WIDENER LIBRARY
HX 6IWZ C

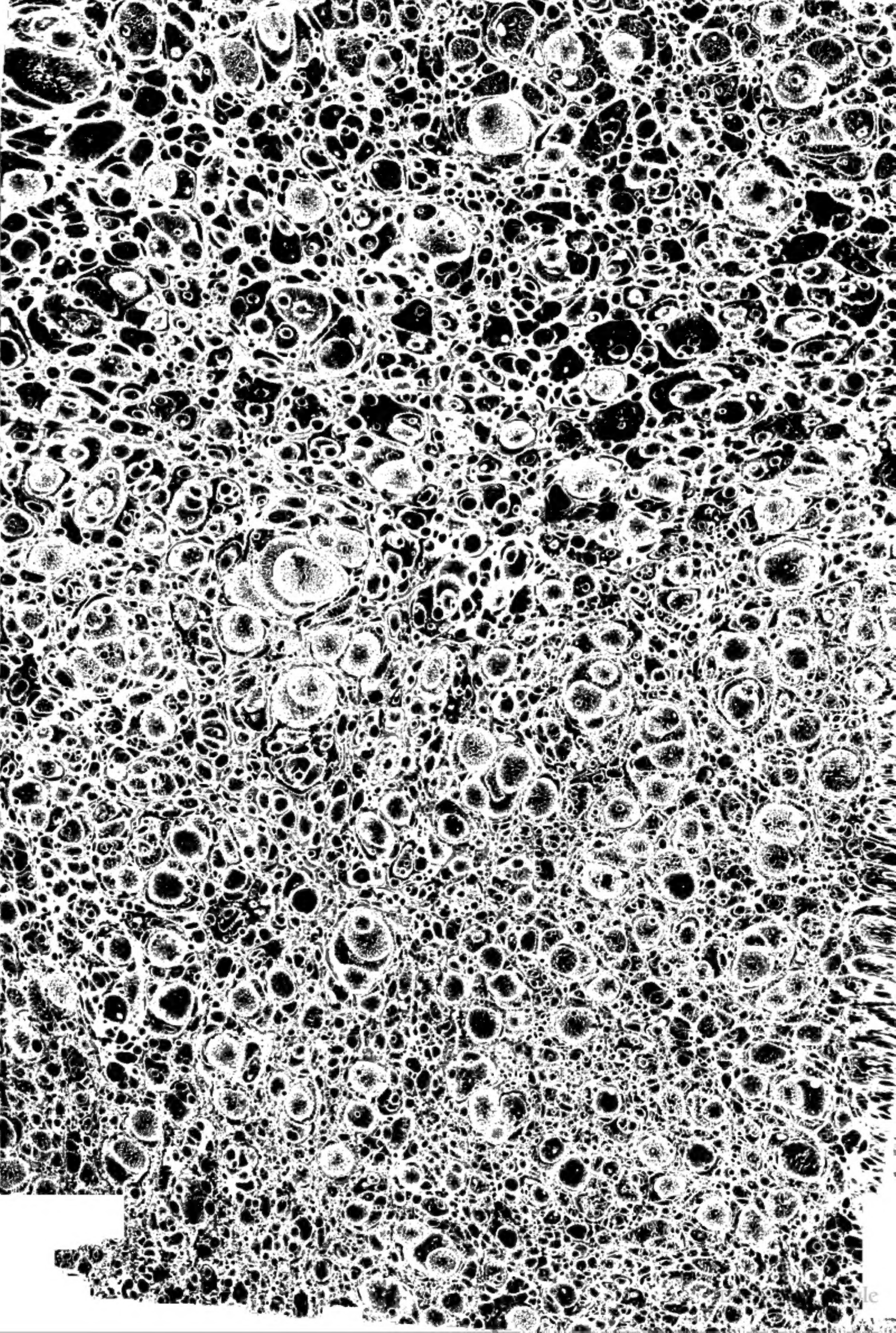
Digitized by Google

WID-LC
DC
50
.F72
x
1852
[vol. 1]

The
Joseph
Buttinger
Collection

on
Vietnam

Harvard
College
Library



C. SCHNOEDEL RELIEUR 39 R. HAMBUTEAU 39

39 R. HAMBUTEAU 39

Digitized by Google

gm (104) Brehm

LA

FRANCE MARITIME.

Digitized by Google

TYPOGRAPHIE DE WITTERSHEIM,

8, RUE MONTMORENCY.

Digitized by Google

Imprimé par Chardon

Digitized by Google

LA FRANCE MARITIME,

FONDÉE ET DIRIGÉE

PAR

AMÉDÉE GRÉHAN,

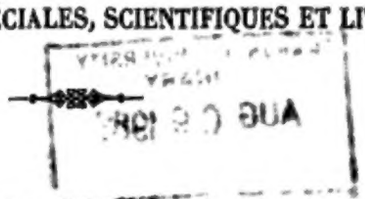
CHEF AU MINISTÈRE DE LA MARINE,

Chevalier de la Légion-d'Honneur, etc.,

SOUS LE PATRONAGE DU MINISTRE DE LA MARINE

ET DE

TOUTES LES SOMMITÉS SPÉCIALES, SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES.



TOME PREMIER.

PARIS,

DUTERTRE, LIBRAIRE-ÉDITEUR,

Passage Bourg-l'Abbé, 20.

1853.

Digitized by Google

WIO-LC
DC
50
.F72
X
1852
vol.1

HARVARD UNIVERSITY
LIBRARY
AUG 09 1982

73*407

Digitized by Google

INTRODUCTION.

Les étrangers s'étonnaient que, dans un pays aussi maritime que l'est la France, — maritime par le caractère de ses populations et l'étendue de son littoral baigné par deux mers, maritime par les exigences de son industrie et les souvenirs glorieux de son histoire, — il n'existât, avant notre publication, aucun ouvrage consacré d'une manière spéciale et développée à la navigation.

C'est que la vie sociale de la France était concentrée à Paris, dont la position méditerranée a constamment laissé la marine en dehors des préoccupations de l'opinion publique. La littérature, expression rigoureuse des idées et des mœurs nationales, demeurait ainsi étrangère à la mer, aux sources de puissance et de prospérité qu'y trouvait ou pouvait y trouver abondamment le pays.

Le caractère antique et méridional de notre littérature affermissait cette injuste prévention. Nos écrivains et nos poëtes cherchaient dans le passé leurs modèles, et leurs œuvres devenaient les reflets des civilisations anciennes. En sorte que les éléments nés de la marche progressive des sciences et de l'industrie restaient sans expression artistique, sans formule littéraire.

Tel fut le sort de la navigation.

Cependant l'invention des cartes marines, la découverte de la boussole, les conquêtes de l'astronomie, avaient fait de la navigation une science nouvelle. Colomb, en dotant le vieux continent d'un autre monde; Gama, en ouvrant à notre Europe des voies infréquentées vers des contrées presque inconnues, avaient fait de la navigation, aux yeux de l'économiste, le plus large véhicule des richesses sociales; aux yeux du philosophe, un lien de civilisation entre nos sociétés éclairées et des contrées barbares; mais aux yeux de nos poëtes et de nos prosateurs, la navigation moderne restait ce qu'elle avait été pour les anciens, une arme rarement employée dans la guerre, un mode de cabotage exploité par les dernières classes de la société pour procurer à Lucullus et à quelques

Digitized by Google

autres sybarites des plies d'Utique, des anguilles de Macédoine et de la pourpre de Phénicie.

La poésie et la partie didactique de la navigation manquèrent également d'interprètes. Les écrivains, qui n'étaient point guidés par la pratique, imitèrent les exagérations follement imaginaires des anciens, qui n'avaient vu la mer que du rivage ; et les hommes d'expérience, privés d'éducation, dans l'impuissance de développer et de communiquer leurs idées, laissaient à d'autres aborder la marine avec une ignorance complète de connaissances spéciales.

Et pourtant les besoins nouveaux nés du développement de la civilisation avaient, à diverses époques, porté les préoccupations publiques vers la navigation. Ces tendances éclatèrent même avec tant de force sous le règne de Louis XVI, qu'il fallut bien compter la marine parmi les autres éléments de la puissance nationale. Mais la gravité des événements qui vinrent agiter la France changea bientôt le cours de ces idées, qui plus tard semblèrent quelque temps ensevelies sous les débris d'Aboukir et de Trafalgar.

Néanmoins, des progrès constants s'accomplirent à travers toutes ces guerres et tous ces bouleversements d'empires : lorsque l'Europe, assise sur ses vieilles bases, eut repris l'apparence du repos, les sollicitations de l'opinion et du pouvoir ne tardèrent pas à se reporter plus puissamment vers la marine.

Ce qui lui donna surtout une haute importance aux yeux de la France, ce fut son intervention dans la lutte grecque, où la suivirent tous les vœux, et cette victoire de Navarin, et cette conquête d'Alger, qui lui valurent les suffrages du monde.

La littérature, sortie enfin du cercle étroit de l'égoïsme national, s'empara de ces tendances nouvelles, et, fécondée aux sources des littératures étrangères, elle dota le pays d'un genre de production que commençaient à lui révéler des traductions américaines et anglaises.

M. Ed. Corbière fut le premier qui, par des tableaux nautiques et des esquisses physiologiques des marins, propagea les idées nouvelles que ses nombreux ouvrages ont vulgarisées ; M. Eugène Sue ne tarda pas à leur donner un caractère plus frappant, en les ployant à la péripétie du drame, et en les étendant au cadre du roman. M. A. Jal composa une série de petites scènes maritimes, où il s'efforça, en les colorant, de rendre ses enseignements accessibles à tous. La plume dramatique et sévère de M. Parisot reproduisit, dans les *Victoires et conquêtes*, les succès et les désastres des flottes de l'empire. Enfin, *la France maritime*, œuvre de toutes les illustrations littéraires et artistiques du genre, s'efforça de présenter la science nautique sous les formes littéraires et pittoresques accessibles à tous.

AMÉDÉE GRÉHAN, directeur-fondateur.

AVANT-PROPOS.

Depuis sa fondation, *la France maritime* a marché constamment vers le but qu'elle s'était proposé, — la vulgarisation de l'art naval : répandre parmi les Français les connaissances nautiques, éveiller chez eux une louable émulation par le récit et la peinture des hauts faits de nos marins célèbres, quelquefois par la vue de leurs portraits.

Le succès a couronné les nobles efforts de cette pléiade d'écrivains, de navigateurs, d'artistes qui, par leur active et brillante collaboration, ont élevé ce monument de notre gloire nationale.

Le pays, qui applaudit toujours aux idées grandes et généreuses, favorise la nôtre de ses sympathies, et nous dédommage ainsi des sacrifices et du dévouement qu'exigeait l'accomplissement de cette œuvre de civilisation et de progrès.

Et en effet, nous ne pouvions que voir prospérer notre entreprise quand le ministre de la marine en reconnaissait toute l'utilité et prescrivait que LA FRANCE MARITIME *fût donnée à toute les écoles élémentaires instituées à bord des bâtiments de l'Etat, et décernée en prix aux écoles de mousses, de maistrance, d'artillerie et d'infanterie de marine ;* quand les premières illustrations de la marine s'empressaient à l'envi d'encourager nos efforts et de nous apporter le tribut de leurs talents et de leurs glorieux souvenirs ; quand nous recevions les témoignages flatteurs que nous reproduisons ici :

« La marine, qui accueille tout ce qui est bon et utile, a dû accueillir avec reconnaissance *la France maritime ;* car quelle publication mérite plus que la vôtre qu'on dise qu'elle remplit ces deux conditions? Le corps entier de la marine doit être reconnaissant de vos efforts. Jamais cadeau plus intéressant ne lui avait été fait....

« *La France maritime* doit faire sa fortune et contribuer à celle de la marine, qui a tant besoin d'être présentée sous les mille aspects intéressants qu'elle peut offrir. La plupart des articles des livraisons que vous m'avez envoyées sont remarquables, et il en est de véritablement supérieurs. Je ne doute pas que cet ouvrage ne soit bientôt populaire chez les gens du monde ; je commence à revenir sur une opinion que je croyais bien arrêtée : je pensais qu'il était impossible d'imprimer à Paris dix lignes de marine, sans faire jeter le livre aux lecteurs marins. *La France maritime* m'a converti.....

« Baron ROUSSIN, *amiral.* »

« Il appartient surtout à la marine d'apprécier le mérite et les avantages de l'ouvrage « que vous avez fondé. Utile au pays tout entier, en répandant la connaissance d'une « des branches les plus essentielles du service public, *la France maritime* a rendu et « rend encore un grand service au pays. Elle est l'un des recueils les plus estimables « de l'époque, et mérite la faveur dont elle jouit.

« DE ROSAMEL, *vice-amiral.* »

« Le mérite de *la France maritime* est aujourd'hui démontré par l'accueil que lui a « fait la population éclairée du littoral français. La lecture de votre ouvrage a contri- « bué à exciter le goût des études géographiques trop négligées de nos jours; elle a in- « spiré et elle entretient dans l'esprit de la jeunesse des dispositions pour la marine, « qui doit naturellement s'étendre en raison et à proportion de la prospérité générale. « C'est une publication précieuse. Tous les sujets qu'elle traite ont, dans leur variété, « un but toujours éminemment utile : ils retracent à l'expérience des souvenirs; ils in- « spirent à la jeunesse le désir des expéditions, des voyages, et lui donnent le goût d'une « profession que l'inscription maritime ne suffit déjà plus à alimenter.

« ESTANCELIN, *député de la Somme.* »

Nous pourrions ajouter à l'opinion si bien motivée des hommes spéciaux que nous venons de citer, celle d'un grand nombre d'autres juges compétents, tels que MM. les amiraux baron DUPERRÉ, baron de MACKAU; BAUDIN, BERGERET, CASY, DUPOTET, DU PETIT-THOUARS, comte ÉMÉRIAU, HALGAN, baron HUGON, JURIEN-LAGRAVIÈRE, LAINÉ, LEBLANC, LINOIS, comte WILLAUMEZ, vice-amiraux; BAZOCHE, baron BOUGAINVILLE, de LOFFRE, DUCREST DE VILLENEUVE, baron de FREYCINET, GOURBEYRE, HERNOUX, KERDRAIN, LERAY, de MARTINENQ, contre-amiraux; baron TUPINIER, membre du conseil d'amirauté; baron Ch. DUPIN, inspecteur général du génie maritime; LE DÉAN, NOZERAU, ingénieurs de la marine; généraux SCHNEIDER et DE LEYDET, LACROSSE, baron de CHASSIRON, Th. DUCOS, E. DE LAS-CASES, ARAGO, ISAMBERT, ODILON-BARROT, Abraham DUBOIS, A. GOUIN, députés.

C'est sans doute à l'appui de ces noms recommandables, aux encouragements donnés à notre publication par MM. les ministres de la guerre et de l'instruction publique qui en ont pris des exemplaires pour toutes les bibliothèques de leur département, enfin à l'illustre patronage dont a bien voulu l'honorer monseigneur le prince DE JOINVILLE, que *la France maritime* a dû la faveur dont elle a joui depuis son apparition et qui nous oblige aujourd'hui à en faire une nouvelle édition.

1er Janvier 1848.

AMÉDÉE GRÉHAN, directeur-fondateur.

LA FRANCE MARITIME.

PREMIER VOLUME.

De la Navigation.

Malgré les prospérités dont la navigation ouvre les sources aux nations, c'est un point contestable si elle mérite moins notre admiration que notre reconnaissance.

L'homme, jeté sur la terre comme les autres animaux, avec des facultés en harmonie avec la sphère où il se trouvait placé, n'a fait qu'obéir aux lois de son organisation, en cultivant le sol, en le fécondant, en le couvrant d'habitations et de cités.

Ses besoins étaient là pour lui rappeler sa puissance; il se trouvait environné d'élémens dont les productions nécessitaient son concours; le monde était bien son domaine, mais ce domaine était rebelle, seulement la nature lui avait donné les moyens de l'asservir; il obéit donc à la première loi de son existence en assujétissant le sol à son action; de la nécessité naquirent l'agriculture et l'industrie.

Mais la mer était une limite que sa constitution même lui défendait de franchir.

Les grèves étaient son *nec procul;* Dieu semblait y avoir écrit : *Tu n'iras pas plus loin*, pour lui comme pour les flots.

Tous les êtres ont conservé dans le monde la place que, par leur organisation, leur avait assignée la nature. Ce qu'ils sont dans l'échelle animale, ils l'ont tous et toujours été; nul individu n'a violé les lois qui régissent l'espèce; l'homme seul s'est soustrait à cette destinée commune : l'homme avait l'intelligence; devant son intelligence se sont abaissées les barrières.

Monté sur quelques troncs d'arbres unis, il a d'abord traversé les fleuves ou suivi leur cours; ses constructions se sont améliorées, et il s'est hasardé sur les mers dont il côtoyait timidement les rivages; enfin l'industrie et les sciences se sont perfectionnées, la boussole a été découverte, et il s'est élancé dans ces solitudes, sans routes tracées, sûr de lire désormais la sienne parmi les étoiles.

Dès-lors les fleuves et les mers n'ont plus été des obstacles entre les hommes, ils sont devenus au contraire des moyens de communication plus aisés et plus rapides. La civilisation n'est plus restée le patrimoine exclusif de quelques peuples privilégiés. Les navigateurs tyriens, égyptiens et grecs, dans l'antiquité; dans les temps modernes, Colomb, Magellan, Bougainville, Cook, La Peyrouse la propagèrent plus efficacement que les écrits des philosophes. Toutes les nations unies, par l'échange de leurs productions et de leurs idées, ont donc fondé, grâce à la navigation, la grande famille humaine.

Mais comme il n'est pas de bien, si pré-

Digitized by Google

cieux qu'il puisse être, qui ne produise des abus, la navigation devait avoir et eut les siens; les vaisseaux qui n'avaient d'abord porté que des denrées et des lumières, déposèrent les marchands pour prendre des soldats, et les mers devinrent de nouveaux champs de carnage, où les moyens de destruction se trouvèrent naturellement multipliés.

La fondation de la marine militaire suivit de près la création de la marine marchande; les peuples ne tardèrent point à trouver dans la navigation non-seulement une source de richesses, mais aussi une source de puissance.

En effet, il suffit d'un coup d'œil rapide jeté sur l'histoire pour se convaincre de toute l'influence que la marine a sur les destinées des nations.

Qu'une marine florisse, l'État qui la possède florit de même : son commerce s'agrandit, son industrie s'étend, se perfectionne; il fait partout circuler la richesse; l'agriculture s'améliore, les arts et les sciences sont en progrès: de cette prospérité sort nécessairement une grande puissance, et cette vérité est si universellement sentie, que nous ne l'appuierons que par quelques exemples.

Ainsi Memphis, Tyr et Carthage devinrent-elles tour-à-tour, par leurs flottes, reines sur leurs continens et maîtresses de la Méditerranée.

Ainsi la république Massiliote (Marseille) dut-elle plus tard à ses vaisseaux tout son éclat et sa puissance.

« Citoyens, montez sur vos galères, » disait Thémistoclès à ses compatriotes fuyant devant les Perses, « c'est là qu'est votre patrie : qu'ils « brûlent Athènes, vous la rebâtirez plus belle; « avec votre flotte vous pouvez reconquérir la « Grèce. »

Rome ne fonda réellement sa puissance que sur la victoire navale de Duilius.

Et lorsque l'empire romain croula devant les barbares du Nord, ce furent les cités maritimes de l'Italie qui recueillirent les débris de cette puissance qu'ils conservèrent si long-temps au milieu des grandes nations modernes, grâce à la force de leurs escadres.

Pise jeta la première, dans cette barbarie, l'éclat que lui donnèrent les heureuses spéculations de ses navigateurs.

Venise, après elle, assise dans ses lagunes, enrichit l'Occident par son commerce, alors qu'elle ébranlait l'Orient par sa puissance.

Gênes enfin dut à ses flottes son opulence et ses succès.

Nous n'avons point parlé de Rhodes, qui eut la gloire de voir ses institutions nautiques adoptées par tous les autres peuples. Sans nous arrêter davantage à l'Espagne, au Portugal et à la Hollande, si riches et si florissantes par leur commerce, si puissantes par leurs escadres sur tous les continens et sur toutes les mers, à quoi la vieille Angleterre et la jeune Amérique doivent-elles tout le poids qu'elles ont dans l'équilibre du monde, si ce n'est à leurs spéculations maritimes et à leurs vaisseaux?

C'est surtout pour les pays auxquels l'étendue de leur littoral assigne un rang élevé parmi les puissances maritimes, que la marine devient une base essentielle de tout avenir; quelles que soient leurs forces, sans vaisseaux il n'y a point pour eux de puissance complète; leur grandeur n'est qu'apparente, leur domination n'est jamais réelle. Napoléon cueillait des victoires dans tous les royaumes d'Europe, que la France, privée des produits de ses colonies, languissait de besoin au milieu même de sa gloire.

Au contraire qu'un peuple cultive les germes de prospérité qu'il trouve dans le développement de ses côtes, ses forces se multiplient. Quel exemple plus concluant que celui de l'Angleterre? Avec ses vingt millions d'habitans, elle a réalisé une domination plus vaste que toutes celles que nous offre l'histoire. Le nord de l'Amérique lui appartient; toute la plage africaine est couverte de ses comptoirs, dont les dépendances s'étendent au Cap jusqu'à trois cents lieues dans la Cafrerie; les Indes orientales, dont les cinquante millions de sujets s'incorporent et s'assimilent chaque jour les populations birmanes et marattes, forment de leurs deux presqu'îles une seule de ses provinces. L'Océanie presque entière est à elle; et sa guerre actuelle avec la Chine aura sans doute pour résultat de lui acquérir quelques ports sur les côtes jusque-là inhospitalières du céleste empire.

Ainsi, la marine, en fécondant la prospérité d'un État par l'échange de ses produits contre les richesses étrangères, en rendant par l'influence seule de leurs besoins les peuples les plus éloignés tributaires de son industrie, forme également un des élémens les plus sûrs et les plus efficaces de sa puissance.

Bien que toutes ces considérations aient souvent été bien appréciées en France, il faut reconnaître qu'il y a eu pour la marine des phases d'atonie et d'indifférence.

Par la situation méditerranéenne de Paris, la marine s'est trouvée étrangère à l'opinion publique et jetée hors de la sphère gouvernementale. Ses chefs et ses officiers retenus dans les ports ou sur les mers lointaines ne pouvaient appeler l'attention et les soins du pouvoir sur les nécessités de la marine et les exigences de son avenir.

Encore s'ils eussent eu pour les représenter au centre dans cette capitale, que malheureusement n'arrose pas la mer, un ministre qui l'eût connue : mais la haute direction de la marine fut long-temps regardée comme une sinécure, récompense de cour que le favoritisme royal

Digitized by Google

accordait aux gentilshommes les plus étrangers à la spécialité qu'ils devaient régir.

Il eût suffi pourtant de considérer les importans résultats qu'avaient obtenus ceux des gouvernans dont l'attention s'était portée un moment vers la navigation pour démontrer combien de germes féconds renfermait cet élément de notre puissance.

Le génie administratif de Colbert avait pressenti toute la force que Louis XIV pouvait en tirer, et les ressources que devait y trouver le pays; ce grand ministre voulut lui accorder de larges bases : des manufactures furent ouvertes pour alimenter les arsenaux maritimes que fondaient ses arrêtés. De nouveaux vaisseaux s'élevèrent sous la direction des conseils de construction qu'il institua dans tous les grands ports. Les matelots furent classés; l'administration reçut une organisation régulière ; des lois, sagement conçues et calculées, réglèrent d'une manière uniforme la marche du nouveau service ; les devoirs des équipages furent constatés, ainsi que leurs droits; la législation et la jurisprudence furent fixées avec une habileté si grande, que toutes les nations commerçantes s'empressèrent d'adopter le système complet que venait d'établir ce nouveau code. Dix ans après, nos flottes promenaient leurs pavillons victorieux sur toutes les mers.

Louis XVI s'efforça plus tard de rendre à nos escadres l'éclat dont les avait dépouillées la Régence. Huit années de paix fécondèrent cette nouvelle période maritime que la dernière guerre avait ouverte par plusieurs actions brillantes : Lamotte-Piquet, dans l'océan Atlantique ; le bailly de Suffren, dans la mer des Indes, redonnèrent au nom français sa gloire et sa puissance.

On n'accusera certes pas la Restauration de prédilections aveugles pour la navigation; cependant, combien de richesses notre commerce maritime, favorisé par la paix seule, n'a-t-il pas fait circuler dans la France ! quelle prépondérance ses flottes n'ont-elles pas donnée à sa voix dans toutes les questions qui depuis seize ans ont été soulevées en Europe !

C'est que sa position géographique seule assigne une place à la France parmi les premières nations maritimes : assise sur deux mers qui baignent une grande étendue de ses frontières, elle commande à l'ouest de l'Asie et au nord de l'Afrique par ses côtes méridionales, tandis qu'elle domine le continent américain par ses rivages occidentaux.

Le caractère de ses populations seconde admirablement d'ailleurs les destinées que lui ouvrent les rades nombreuses, les bassins et les ports qui découpent son littoral ou le creusent sur tous les points; les entreprises qui demandent de l'ardeur et de l'intrépidité sont aussi sûres d'être accueillies par ses Normands et ses Bretons, que les spéculations les plus aventureuses et les plus lointaines d'éveiller l'esprit calculateur de ses Girondins et de ses Provençaux.

Mais il faut reconnaître qu'aujourd'hui les idées maritimes se répandent et se popularisent chaque jour davantage ; on comprend mieux la connexion immédiate qui attache la marine aux autres parties de l'administration, les rapports nécessaires qui la lient à la prospérité intérieure, et les bienfaits dont elle dote le pays.

Cette nouvelle direction de l'opinion publique se révèle surtout dans les tendances de la littérature et des arts, dans l'empressement avide avec lequel l'attention se porte sur ce qui est connaissances maritimes ou tableaux nautiques.

La gravité toujours croissante que chaque jour donne à la marine dans la pondération extérieure des États est peut-être la cause qui influence cette réaction avec le plus de puissance.

Il est des élémens sociaux sur lesquels le temps passe pour les détruire ; d'autres qu'il développe et dont il hâte le progrès. De ces derniers est la marine.

Les vaisseaux ont trop long-temps porté l'oppression aux rivages qu'ils devaient éclairer en les mettant en rapport avec nos sociétés plus avancées. Les solitudes de l'Océan ont trop long-temps servi de théâtre à ces drames sanglans qu'y a transportés la guerre ; mais en perdant insensiblement dans un avenir pacifique le caractère meurtrier que lui ont imprimé les passions de l'homme, la marine reprendra son caractère primitif et la mission qu'elle eût dû conserver toujours.

Un résultat de la civilisation a été de rassembler constamment les hommes en agrégations toujours plus nombreuses. Les familles ont produit la tribu; les tribus ont formé la cité; les cités, en se réunissant, ont constitué des peuples destinés à devenir eux-mêmes les provinces des grandes nations modernes.

La nation est-elle donc la formule la plus complète de l'association ? Nous ne le pensons pas ; la civilisation ne s'arrête point dans sa marche ; chaque siècle, en se consumant, la couvre d'une cendre qui la féconde. Un progrès n'est qu'une initiation à un autre progrès. Ceux de l'association ne peuvent s'arrêter dans la voie où la perfectibilité sociale la pousse ; mais comme ils ont à agir maintenant sur des populations séparées les unes des autres par des mers et des océans, la marine sera pour eux un mobile nécessaire. Les vaisseaux doivent donc devenir, par la force des choses, les anneaux de la chaîne qui réunira en un seul peuple les membres épars de la grande société humaine. Amédée Gréhan.

Digitized by Google

Le Mousse.

Voyez-vous cet enfant qui de ses petites mains fouille la plage sablonneuse que vient de baigner le flot? voyez-vous cet autre qui saute sans broncher de bateau en bateau jusqu'à la barque qu'un vieux pêcheur pousse au large? voyez-vous celui qu'une femme, debout sur le rivage, tient dans ses bras, disant adieu de la main au marin qu'emporte ce beau trois-mâts? Tous ont vu la mer en naissant, tous voudront un jour en mesurer l'étendue. L'humide berceau auquel la main de Dieu imprime un mouvement perpétuel continuera pour eux celui où leur mère les endort aujourd'hui.

Le spectacle de la plaine sans fin, immuable, et pourtant toujours nouveau, tourmente les esprits d'une soif aventureuse; c'est un roman dont la première page séduit trop pour qu'on résiste au désir de tourner le feuillet : le charme de l'inconnu, l'amour du changement, les habitudes et les mœurs paternelles, l'esprit d'imitation, voilà les motifs qui vont faire un *mousse* de l'enfant du marin. Ses premiers pas le conduisent à la mer dont la poésie l'influence sans qu'il puisse comprendre cette action mystérieuse : est-il étonnant qu'il désire s'y hasarder?

Il faut compter dix années pour recevoir devant le commissaire de l'inscription maritime le baptême d'initiation, pour avoir le droit de porter le titre de *mousse*, premier échelon qui fait atteindre bien souvent la tête du mât, mais rarement le haut de l'échelle sociale. Pourtant le voilà lancé, l'enfant de la mer, sur cet Océan, objet de ses désirs, et avec lui vogue l'espérance... Gare la bourrasque !

La Fortune file vers la Martinique; les passagers paient le tribut ordinaire, le mousse est ferme à son poste et son cœur aussi; il ne trébuche pas sous les coups du roulis ou du tangage : rien ne l'émeut, ni la tempête qui vient d'assaillir le navire et a brisé le grand mât de hune, ni la foudre qui est tombée à quelques brasses de lui. Le vieux marin de dix ans se joue sur le bastingage en ayant l'air de narguer l'abîme, il grimpe d'un pied sûr dans les haubans; encore quelques jours, et vous le verrez se balancer sur les gambes de revers et danser sur le bout d'une vergue. Une lame maladroite le surprend-elle au milieu de son frugal repas, il secoue sa blonde chevelure, se met à rire de ce bain improvisé, et continue à briser de ses dents inexpérimentées le biscuit rebelle.

Toujours gai, insouciant comme on l'est à cet âge, le mousse jette rarement un regard en arrière. Quelques rebuffades lui feront peut-être un moment regretter sa mère; il pleurera, mais les larmes de l'enfant sont comme ces gouttes de rosée dont le moindre rayon de soleil efface même la trace. D'ailleurs on n'est jamais cruel à son égard; sous l'écorce rugueuse des hommes de mer palpite un bon cœur. Si *Jean-Louis* ne descend pas assez vite prévenir le capitaine de la vue d'un navire, s'il est lent à monter dans la hune pour y apporter le filin que réclame le gabier, s'il plaisante avec l'appétit peu endurant du gaillard d'avant en retardant l'arrivée de la gamelle et du bidon, on l'accueillera avec ce langage accentué du bord que le geste accompagne quelquefois. Mais serait-il dans sa famille même à l'abri de ces bourrades? Qui plus que lui est habitué à mettre les rieurs de son côté? il a souvent l'esprit, toujours la taquinerie, l'espiéglerie pour protéger sa faiblesse.

Des diverses périodes de la vie du mousse, celle qu'il passe à bord des navires du commerce est la moins pittoresque, la moins accidentée; son existence, à part ce qu'en mer il y a toujours d'aventureux, flotte au milieu de sept ou huit hommes qu'il connaît bientôt par cœur, pas de variété par suite. Les soins d'intérieur, de ménage, pour ainsi dire, prennent trop de place à son gré dans ses journées de labeur; sa figure s'en rembrunit quelquefois; il sent sa mutinerie mal à l'aise sous ces lourds vêtements, sous cet épais bonnet de laine qui nous masque presque son malicieux regard.

Comme il est coquet, dégagé, au contraire, dans son costume de mousse de l'État. Le lieutenant va passer la revue, un coup de sifflet fiorituré se fait entendre : *Les mousses sur le pont en petite tenue d'été!* Et quelques minutes après, voilà les joyeux enfants accourant, se précipitant, se culbutant; ils se rangent sur le gaillard d'arrière. Le chapeau de paille, avec le beau ruban noir sur lequel vous pouvez lire en lettres d'or, *Marengo*, est uniformément obliqué; la chemise blanche bordée de bleu est rabattue sur le cou, que ceint une petite cravate rouge; une écharpe rouge serre la taille et retient le pantalon blanc. Tous sont là, droits fixes, s'efforçant d'être graves; mais la chose est bien difficile, et l'on remarque un fin sourire comprimé sur toutes ces lèvres et dans tous ces yeux: c'est presque d'uniforme. Par grâce, lieutenant, ne laissez pas trop long-temps ces pauvres enfants dans la ligne verticale et inflexible du militaire à la première position; ne retenez pas trop long-temps captive cette gaîté qui ne demande qu'à se faire jour. Ah! que si vous les envoyez manœuvrer sur les vergues, grimper dans les haubans, serrer les perroquets, vous les rendrez heureux! comme ils sauteront avec souplesse de cordage en cordage, les écureuils qu'ils sont! c'est que le mouvement est leur véritable élément.

Sous ce rapport, la nature se charge de les récréer, et les hommes n'épargnent pas non plus leur activité. *Mousse!* c'est le cri que l'on entend le plus souvent à bord. Il part du gaillard d'arrière comme du gaillard d'avant, des hunes comme de l'entre-pont. Du carré, du poste des élèves, du

J. Garneray del. Rouargue sc.

Abordage de l'Amphytrite.

Digitized by Google

poste des maîtres, de la dunette, on appelle le mousse vingt fois par jour, et le mousse est arrivé que le cri n'a pas encore cessé de vibrer. C'est un ordre à porter, c'est la mèche réclamée par le fumeur, c'est la flamme à dégager, ce sont les pavillons de signaux à remettre au chef de timonnerie, c'est..... que sais-je? c'est tout, car tout est de la compétence du mousse, le groom militaire des officiers, l'aide de camp des matelots, le Mercure des élèves.

Au feu, le mousse est un marin consommé, sans peur et sans reproche, un homme complet; jamais la pièce dont il est le pourvoyeur ne sera privée de sa ration de poudre : d'une intrépidité naïve, il semble ne pas s'apercevoir du danger. Qui ne se rappelle le mousse de Navarin. Un boulet venait de lui emporter le bras gauche, il ne bronche pas, prend la gargousse du bras qui lui reste, la remet au chargeur, et tombe ensuite sous la violence de la douleur. Un abordage a-t-il lieu: armé d'une pique, le mousse doit s'opposer à l'invasion et défendre ses foyers mouvants; mais souvent son ardeur l'emporte, il se glisse en fraude sur le vaisseau ennemi, au milieu de la mêlée où la mort va le frapper peut-être.

Avec son agilité et sa hardiesse, le mousse ne peut ne pas savoir nager; aussi à cet exercice défie-t-il les poissons et les chiens de Terre-Neuve, ces sauveteurs si pleins d'humanité. Un mousse a été nommé chevalier de la Légion-d'Honneur, il y a quelques années, pour avoir sauvé deux enfants qui, tombés à la mer, étaient sur le point de s'y noyer.

Une classe aussi utile et qui promet à l'État d'aussi courageux serviteurs, devait appeler sur elle l'attention des hommes qui dirigent la marine. On a créé dans les ports de Brest, de Toulon, de Cherbourg, des écoles de mousses (1), avec l'intention d'en faire pour l'avenir de bons officiers mariniers ou maîtres; mais la plupart des enfants admis dans ces écoles n'appartenant pas à des familles de marins, n'ayant pas les traditions que l'on y puise en naissant, ont renoncé à la navigation. Il faut ajouter qu'en les détournant, comme cela se fait souvent à bord, en dépit des règlements, de leur véritable destination, on en a éloigné un grand nombre de la marine. Nous avons vu de prétendus mousses qui n'avaient appris sur les bâtiments de l'État que la profession de valet de chambre, de maître d'hôtel ou de cuisinier, et nous les avons rencontrés plus tard affublés du tablier blanc s'essayant à devenir des Vatel.

A Bordeaux, un de nos capitaines au long cours les plus instruits, M. Allègre, eut aussi l'idée, il y a trois ans, de fonder une école de mousses qui pût servir de pépinière aux armements du commerce; il en suivit l'application à ses risques et périls. Depuis, le ministre de la marine, le conseil général de la Gironde, la chambre de commerce de Bordeaux ont pris sous leur patronage cette utile création. La chambre de commerce de Marseille, à cet exemple, vient d'établir une école de mousses sur un plan plus large encore. Ce sont des institutions à encourager : l'avenir de la marine est dans les mousses, il faut recourir à tous les moyens légaux pour rattacher à la noble profession de marin tous les rejetons de nos populations maritimes.

C'est par l'humble grade de mousse que l'amiral Duperré a commencé sa glorieuse carrière. Jean-Bart, Ruyter, Duguay-Trouin n'avaient pas débuté autrement. Sans doute peu de nos mousses arriveront aussi haut, mais beaucoup d'entre eux, avec l'instruction qui leur est donnée maintenant, pourront facilement devenir maîtres.

De là ceux qui seront heureusement doués, en se pliant aux exigences des examens, s'élanceront plus loin.

Ce qu'il faut dans toute carrière, c'est l'espérance et l'avenir; il n'y a de vraiment beau que les horizons sans limites.

Mais le petit mousse, en attendant le bâton d'amiral sur lequel nous lui conseillons de ne pas trop compter, quoiqu'il l'ait peut-être au fond de son sac, le petit mousse grandit. Viennent ses seize ans, il sera *novice* de par le roi et le rôle d'équipage; vous comprenez qu'il ne le sera jamais que de nom. F. Jacques.

(1) Par décision du mois de janvier 1842, l'amiral Duperré a prescrit que *la France Maritime* fît partie de la bibliothèque de ces écoles, et fût même distribuée en prix. A la sollicitude que l'illustre amiral montre en toute occasion pour les mousses, on voit qu'il se rappelle ses premiers pas dans la carrière.

L'Abordage.

L'abordage est le dénouement, la dernière péripétie de ce drame sanglant que l'on nomme un combat de mer; dénouement terrible d'une scène qui n'a ordinairement pour théâtre que l'immense solitude de l'Océan, et dans laquelle chaque témoin devient un acteur et trop souvent une victime!

Lorsque deux navires ennemis, lassés de se canonner à grande distance, veulent en venir à quelque chose de décisif, ils manœuvrent pour s'aborder. Les hommes placés jusque-là dans les batteries ou à côté des pièces de canon des gaillards, quittent leurs postes pour se porter sur le pont et pour saisir les armes que leur distribuent les chefs d'escouades. Les grappins, jusque-là suspendus au bout des vergues, sont arrangés de manière à tomber sur les bastingages de l'ennemi, et à s'accrocher à

Digitized by Google

toutes les parties qui pourront leur offrir une résistance assez forte pour cramponner le navire abordé au navire abordeur. Les vergues des deux bâtimens se sont déjà croisées : les deux équipages, impatiens d'en venir aux mains, se menacent, se défient, en cherchant à s'élancer l'un sur l'autre pour se massacrer. Les matelots les plus agiles se sont jetés dans les haubans pour épier le moment de sauter les premiers à la rencontre de l'ennemi, qui de son côté s'efforce de prendre l'initiative du carnage. Le cri solennel du commandant se fait entendre enfin dans cet instant terrible, et toutes les bouches ont répété avec frénésie : *A l'abordage! à l'abordage!* C'est alors que les deux navires s'accrochent pour ne se séparer qu'après que la victoire aura décidé l'avantage. C'est alors que, des hunes et des passavans, pleuvent les grenades enflammées, les coups d'espingoles, et cette fusillade meurtrière qui précède toujours le dernier choc. Les vergues, qui n'étaient encore que croisées, s'abaissent chargées de combattans à leurs extrémités : elles deviennent, sous les pieds des plus intrépides, un pont pour courir sur le théâtre du carnage. Les matelots, haletans, grimpés sur toutes les parties saillantes du navire, ont saisi les manœuvres courantes qui peuvent leur servir de balançoires, et s'élancent le sabre entre les dents et les pistolets à la ceinture ; au moyen de ce mobile appui ils ont touché les bastingages qu'ils voulaient atteindre. Le sang ruisselle sous les coups plus sûrs que les équipages se portent à l'arme blanche. Ce n'est plus un combat, c'est un duel général : on se choisit dans la mêlée ; on se défie corps à corps ; les masses attaquent les masses : tantôt une escouade est repoussée en abandonnant une partie du gaillard couvert de cadavres à l'escouade furieuse, qui à son tour se voit forcée de céder le champ de bataille au renfort qui vient l'assaillir. Mais cette lutte épouvantable devient trop meurtrière pour qu'elle n'ait pas enfin un terme. Un des équipages faiblit, et il redouble d'efforts, non plus pour disputer aux vainqueurs un avantage trop certain, mais pour dégager le navire des grappins qui le fixent au navire auquel va rester la victoire. Tentative impuissante ! les grappins sont défendus avec acharnement contre les coups que veulent leur porter les vaincus. Les ennemis, trop assurés de l'inutilité de leurs derniers essais, se retirent en abandonnant leur pont ensanglanté à la rage des plus forts, et le pavillon du bâtiment qui se rend est amené au milieu des cris de délire et de joie de l'équipage qui vient de triompher.

Telle est la scène qu'offre en mer ce qu'on appelle un abordage, scène effrayante dont le choc de deux régimens s'attaquant à la bayonnette ne donnerait peut-être qu'une faible idée. A terre, l'espace que foulent les pieds des combattans laisse au moins à chacun d'eux la possibilité de se mouvoir, de frapper ou de fuir. Là, chaque soldat ne marche au-devant du danger qu'en sentant à côté de lui l'aide formidable de ses camarades. C'est au milieu d'une haie de bayonnettes qu'il avance contre la haie de bayonnettes qu'on lui oppose, et sur ses pas au moins il retrouve le terrain qui lui permet de s'appuyer sur quelque chose qui résiste. Mais à bord, c'est peu que de combattre : il faut exposer cent fois sa vie, braver le danger de se faire écraser entre les deux navires, pour ne réussir le plus souvent qu'à tomber seul du bout d'une vergue ou d'une manœuvre, au milieu de tout un équipage qui n'attend que le moment de vous massacrer. Ici, plus de moyen de fuir le péril qu'on a trop imprudemment affronté. Il faut attaquer ou se défendre sur un espace de quelques pieds, qui ne permet pas de retraite. Et avec quelles armes encore se livrent les combats de mer ! On croirait que les marins se sont réservé seuls, pour se combattre, les armes dont la civilisation a proscrit depuis deux ou trois siècles l'usage dans nos armées. C'est avec des piques qu'ils se clouent sur les ponts qui leur servent de champ de bataille ; c'est avec des larges coutelas qu'ils s'entr'ouvrent la poitrine ; c'est avec des haches qu'ils se fendent la tête. Et à la suite d'un abordage, en voyant les larges et affreuses blessures qui défigurent les cadavres de ceux qui ont succombé dans la mêlée, on dirait des hommes tués par des armes de géans.

Nous avons souvent entendu de vieux militaires dont le courage avait été éprouvé dans vingt batailles rangées, avouer, après avoir assisté à un abordage, que rien ne pouvait être comparé à l'horreur de ces funestes engagemens. Les matelots, du reste, dans leur langage pittoresque, expriment ainsi la différence qu'ils établissent entre les combats de mer et les batailles qui se livrent à terre : « Les soldats, disent-ils, se fusillent à coups de balles ; en mer, nous nous fusillons à coups de boulets. Eux autres se piquent à coups de bayonnettes, et nous autres, nous nous fendons à coups de haches d'abordage. Le gros lot est encore de notre bord (de notre côté). »

Il est rare que deux navires qui se sont canonnés de loin aient le même avantage à s'accoster pour terminer le combat d'une manière décisive. L'inégalité numérique des équipages établit presque toujours entre eux une infériorité de chances dont le plus fort se trouve intéressé à profiter en cherchant l'abordage. En ce cas, c'est le plus faible qui tâche de s'éloigner de manière à ne combattre qu'à bonne

distance; et pour peu que sa marche le favorise, et que les avaries qu'il a essuyées lui permettent de manœuvrer encore à sa guise, il lui est facile d'éviter de se laisser élonger de bout en bout. Mais lorsque la supériorité de marche se trouve être du côté du plus fort en équipage, ou qu'ayant éprouvé moins de dommages dans sa mâture et sa voilure que son adversaire, il présente l'abordage à celui-ci, maître alors de sa manœuvre, il l'accoste en engageant son beaupré autant qu'il peut dans ses haubans d'artimon ou ses grands porte-haubans. Cette façon d'aborder un bâtiment est la meilleure; car tout en permettant au navire abordeur d'envoyer sa dernière volée en poupe de l'ennemi, sans s'exposer à recevoir la sienne en enfilade, elle permet à l'équipage de l'assaillant d'attaquer avec avantage le navire abordé. Le beaupré engagé dans l'arrière de ce dernier, et dominant son gaillard d'arrière, sert de passage aux agresseurs pour tomber sur le pont, qu'ils ont quelquefois balayé au moment de l'abordage, au moyen de leurs caronades de l'avant. On cite des frégates, qui, ainsi attaquées par d'autres frégates, se sont rendues au moment où celles-ci allaient leur présenter l'abordage, avec la certitude de terminer par un engagement à l'arme blanche une action qu'une longue et inutile canonnade avait encore laissée incertaine entre les deux combattans.

Avec l'impétuosité et l'audace naturelles à notre nation, on conçoit que l'abordage doive être une des manières de combattre qu'affectionnent plus particulièrement les équipages français. Un grand nombre de faits ont depuis long-temps prouvé la supériorité que possèdent nos marins dans ce genre d'attaque qui exige dans l'assaillant toute la détermination et la promptitude auxquelles nos armées ont dû depuis si longtemps la réputation des premières armées du monde, pour ce qu'on appelle les coups de main. Tenter un abordage n'est au surplus que monter à l'assaut, avec la différence que présentent la mobilité du théâtre sur lequel on combat, et la difficulté d'enlever une position qui fuit et qui cède à chaque lame, sous les pieds des assiégeans.

Mais si, sous le rapport de l'abordage, les marins français possèdent un avantage incontestable, il est juste d'avouer aussi que de leur côté les équipages anglais passent, et avec raison, je crois, pour posséder une supériorité marquée dans ces longues canonnades qui mettent quelquefois à une si rude épreuve le sang-froid et la patience de leurs matelots. Cette diversité d'aptitudes guerrières, particulières, pour ainsi dire, aux deux nations maritimes qui se sont trouvées si long-temps en présence l'une de l'autre sur les champs de bataille de l'Océan, est si bien connue des marins des deux peuples, que presque toujours les Anglais, dans nos combats de mer, se sont efforcés de prolonger les longues canonnades, avec autant de soin que nous mettions d'ardeur à rechercher l'abordage avec eux.

Un grand nombre d'abordages sont restés célèbres dans le souvenir des hommes de mer, et dans les fastes de notre gloire maritime. Mais au premier rang de ces sortes de duels de navires, on citera toujours comme le fait le plus remarquable, l'abordage de la corvette *la Bayonnaise*, qui, malgré l'infériorité numérique de son artillerie et de son équipage, enleva la frégate anglaise *l'Embuscade*, en l'accostant résolûment de bout en bout.

Dans la longue guerre que nos corsaires de la Manche, de l'Océan et des mers de l'Inde livrèrent aux Anglais, l'abordage devint leur manière favorite d'attaquer les prises qu'ils cherchaient à amariner. Un grand nombre de faits d'armes mémorables signalèrent pendant cette lutte acharnée l'audace et l'habileté de plusieurs capitaines. Mais les marins marchands, plus soigneux ordinairement de leur fortune que de leur gloire, nous ont laissé trop peu de documens sur cette partie de notre histoire maritime, pour que nous puissions reproduire ici avec exactitude le récit des principaux combats qui ont illustré leurs courses aventureuses. Nous nous bornerons, quant à présent, à rappeler un fait isolé que nous a raconté M. Garneray, dont l'habile pinceau a reproduit tant de fois les scènes de mer dont la singulière destinée l'avait appelé à devenir le témoin, bien avant qu'il songeât à prendre la palette d'artiste (1).

Le corsaire *l'Amphytrite*, de 18 canons, armé au port Nord-Ouest de l'Ile-de-France, part en 1798 sous le commandement du capitaine Malerousse, pour aller attendre dans la mer Rouge deux bâtimens qui, chaque année, transportaient à la Mecque les riches offrandes des Arabes de la côte de Malabar.

Peu de temps après son entrée dans le golfe, *l'Amphytrite* rencontre un trois-mâts qui, à son approche, arbore le pavillon anglais. Le pont de ce navire à batterie couverte est chargé d'Arabes : son artillerie se compose de 24 canons. C'est un des bâtimens que *l'Amphytrite* est venue chercher dans ces parages. Les dispositions du combat sont prises de part et d'autre, et malgré l'infériorité de son artillerie et de la force numérique de son équipage, le corsaire français n'hésite pas à attaquer l'ennemi que la fortune semble livrer à ses coups. Au bout de

(1) Ce fait maritime a fourni à M. L. Garneray lui-même le sujet de la gravure ci-jointe dans laquelle il retrace la scène d'explosion du bâtiment anglais *le Trinquemale*, dont il a été un des témoins oculaires.

Digitized by Google

quelques heures d'engagement, le galion amène son pavillon, on l'amarine; les objets les plus précieux de sa riche cargaison sont transportés à bord de *l'Amphytrite :* quelques hommes du corsaire forment le nouvel équipage qui doit ramener la capture à l'Ile-de-France, et les Arabes vaincus qui montaient *la Perle* sont renvoyés à terre sur des embarcations du pays.

Après avoir obtenu si heureusement et en si peu de temps un succès qui venait d'enrichir tous les hommes de *l'Amphytrite,* le capitaine Malerousse ne songeait plus qu'à quitter le golfe avec la prise qu'il faisait gouverner dans ses eaux. Mais la mer qui, jusque-là, semblait avoir favorisé son entreprise au-delà de ses espérances, lui réservait un de ces malheurs qui accompagnent presque toujours à la mer les réussites trop promptes et les faveurs inespérées.

Quatre jours s'étaient écoulés depuis la capture de *la Perle,* lorsque *l'Amphytrite* aperçut derrière elle deux navires de différentes grosseurs, qui paraissaient lui donner la chasse. La supériorité de marche de ces deux bâtimens mit bientôt le capitaine français à même de prévoir à quelle sorte d'adversaires il allait dans peu avoir à faire.

L'un de ces navires chasseurs était un trois-mâts encore plus fort que *la Perle;* l'autre une goëlette qui lui servait de mouche.

On présuma avec raison, à bord du corsaire, que les pêcheurs de la côte ayant informé le second galion destiné pour la Mecque du sort qu'avait éprouvé le corsaire, ce second galion venait chercher à disputer à *l'Amphytrite* les trésors et la prise qu'elle avait conquis.

A midi, malgré la répugnance qu'avait pour entamer un autre combat l'opulent équipage de *l'Amphytrite,* il fallut accepter forcément l'engagement que l'avantage de marche mettait la corvette ennemie en position de présenter à *l'Amphytrite.*

Pendant toute la journée, on se canonna avec un égal acharnement, sans qu'aucun des navires parût obtenir un avantage marqué sur l'autre. La prise de *l'Amphytrite* et la goëlette servant de mouche à la corvette *le Trinquemale* (c'était le nom du nouvel assaillant) étaient restées spectatrices presque indifférentes de ce long combat encore si peu décisif. Cependant, vers l'approche de la nuit, et avec la brise plus fraîche qui verdissait à l'horizon, le mât d'artimon du *Trinquemale,* sans doute avarié par la mitraille, tombe sur l'avant, en masquant de tout le fardage de son gréement le côté de la batterie de la corvette sur lequel le mât venait d'opérer sa chute. Cette circonstance engagea le capitaine Malerousse à profiter de la confusion qu'elle venait jeter à bord de l'ennemi, pour fuir à la faveur de l'obscurité. Mais au moment où *l'Amphytrite* allait prendre chasse, son mât de misaine tomba sur son pont, avec tous ses agrès, comme était tombé, quelques minutes avant, le mât d'artimon de la corvette.

Il fallut dès-lors renoncer à prendre chasse, et se résigner à combattre jusqu'au bout.

La prise *la Perle* et la goëlette du *Trinquemale,* qui jusque-là semblaient être restées neutres dans l'action, commencèrent à se canonner aussi, mais avec trop d'infériorité du côté de *la Perle* qui, avec un faible équipage, ne pouvait que manœuvrer lourdement et ne diriger qu'un feu mal nourri sur son adversaire qui, fier de la force numérique de son équipage, cherchait l'abordage que *la Perle* était réduite à éviter.

L'issue de cette espèce de partie carrée entre les quatre navires devenait, comme on le voit, fort incertaine, et les probabilités d'un avantage certain ne paraissaient pas devoir tourner du côté des Français.

Cependant, vers minuit, le grand mât de hune de la corvette s'abattit sous le vent avec son grand hunier, et alla masquer encore une fois la batterie que la chute de son mât d'artimon avait déjà engagée.

Trop peu maîtres de leur manœuvre, avec les avaries qu'ils venaient déprouver, pour agir comme ils l'auraient voulu, les deux navires combattans dérivaient l'un sur l'autre, sans chercher l'abordage qui allait inévitablement avoir lieu.

Les deux navires, en effet, par suite de l'abattée de l'un et de l'oloffée de l'autre, s'abordent de bout en bout. Le combat corps à corps s'engage par l'avant sur le gaillard du *Trinquemale.* En moins de dix minutes, les Français se rendent maîtres de ce gaillard d'avant, que les Anglais, supérieurs en nombre, leur disputent pouce à pouce, pied à pied. Bientôt les vainqueurs, élargissant à grands coups de sabre et de pique, le théâtre du carnage, parviennent à refouler les ennemis jusque sur le gaillard d'arrière, et à leur faire abandonner enfin le pont couvert de sang et de cadavres. Tout annonce que la corvette est rendue et que toute résistance est devenue impossible...

Mais à la grande surprise des corsaires, les Anglais, qu'ils croient avoir vaincus, s'efforcent de prolonger la lutte, en envoyant par les panneaux du pont et par les sabords de la batterie des coups de fusil et des coups de canon même sur les matelots qui se sont emparés des gaillards de la corvette, ou sur ceux qui sont restés à bord de *l'Amphytrite.*

Pour éteindre le feu de la batterie, les Français ne trouvent d'autre moyen que de couper les itagues des *mantelets* de sabord, c'est-à-dire les cordages qui tiennent élevées ces sortes de petites portes avec lesquelles on ferme les sabords quand les canons sont rentrés dans la bat-

Digitized by Google

terie. Mais les Anglais, quoique les issues par lesquelles sort la gueule de leurs pièces se trouvent pour ainsi dire bouchées par les mantelets de sabord qu'on a fait tomber sur leurs ouvertures, continuent à faire feu, même à travers ces mantelets si épais et si lourds.

On ne pouvait prévoir comment aurait fini cet abordage, déjà si meurtrier, qui durait depuis une demi-heure, sans l'accident terrible et inattendu qui vint y mettre un terme.

Des cris horribles, des cris d'épouvante et d'effroi sortent de la batterie dans laquelle se sont réfugiés les Anglais. A ces cris succède une immense clarté à laquelle l'obscurité de la nuit prête encore plus de vivacité. Les Français effrayés, jusque là maîtres du pont de la corvette, s'élancent à leur bord pour fuir la mort qu'ils ont eu le temps d'entrevoir dans l'incendie qui gagne partout. Une détonation dont il n'est donné à aucune plume, à aucun pinceau, à aucune expression humaine de rendre l'idée, se fait entendre. C'est un volcan qui vient d'éclater le long de *l'Amphitrite*, en vomissant dans l'air un cratère au milieu duquel ont disparu, morcelés, foudroyés, tous les fragmens, tous les restes, tout l'équipage de la corvette anglaise!

Les marins français, sortant comme des gouffres de l'enfer, après cette épouvantable explosion, sont étonnés et presque effrayés de se retrouver vivans sur le pont croulant de leur navire bouleversé..... On saute aux pompes : le bâtiment, disjoint dans toutes ses parties par l'effet de l'horrible secousse à laquelle il a cependant résisté encore, comme par miracle, va couler : l'eau gagne : les blessés, écrasés par la chute des objets qui retombent sur le pont, après avoir volé dans l'air avec le tourbillon de feu qui s'est éteint après l'explosion, crient, supplient, implorent leurs camarades pour qu'on les sauve de la mort qu'ils entrevoient au sein de cette scène effroyable : on ordonne confusément de mettre les embarcations à la mer..... Mais comment tiendront-elles à flot, criblées, déchirées comme elles le sont par la mitraille? On restera à bord jusqu'au moment où le navire disparaîtra sous les pieds de l'équipage, ou jusqu'à ce que la chaloupe, bouchée à la hâte, puisse recevoir les blessés et le petit nombre de ceux qui ont survécu au combat..... Quelques blessés, placés dans la cale, se traînent, tout sanglants, jusqu'à l'ouverture des panneaux, et, s'appuyant de leurs mains défaillantes sur le rebord des écoutilles, ils cherchent à fuir l'eau qui remplit déjà le bâtiment..... La chaloupe est cependant mise à la mer : les plus agiles se précipitent dans cette frêle embarcation : le capitaine s'y jette le dernier..... On s'éloigne du bord pour rejoindre la prise, qui approche, suivie de la goëlette qui ne la combat plus, tant l'horreur de l'explosion de la corvette a rempli de terreur tous les témoins de cette catastrophe... Le capitaine se rappelle qu'il a oublié à bord de son navire des papiers qu'il aurait pu sauver. Il donne ordre aux canotiers de retourner vers le navire qui va disparaître sous les flots..... On aborde le corsaire, presqu'entièrement submergé : le capitaine est descendu dans sa chambre, remplie d'eau. Un bonheur inattendu a secondé son audace : il remonte avec ses papiers, et le navire n'a pas encore disparu, et la chaloupe l'attend encore le long du bord; mais au moment de remettre le pied dans l'embarcation, le malheureux Malerousse sent un obstacle sur sa tête : c'est le filet de casse-tête, qu'avant le combat on avait étendu sur le gaillard d'arrière : il veut se dégager de ce filet dans lequel il se débat au moment où le navire va s'engloutir sous ses pas. Inutiles efforts! le navire disparaît comme dans un gouffre, au milieu des flots, avec son brave capitaine, et en entraînant dans l'abîme qui s'entr'ouvre, l'embarcation amarrée près de lui.

Les malheureux hommes qui montaient la chaloupe qui coule, se jettent à la nage, et parviennent à regagner *la Perle*, qui, quelques jours après ce funeste événement, regagna l'Ile-de-France; *la Perle*, seul reste de tant de richesses, et dernier témoin d'une aussi grande catastrophe!

Un autre abordage, qui, avec plus d'audace encore, s'il est possible, de la part du commandant français, eut un succès bien moins heureux, est celui du lougre *l'Affronteur*.

Ce petit navire, commandé par le lieutenant de vaisseau Dutoyat, fut expédié de Brest au commencement de la dernière guerre, pour demander raison à la division anglaise croisant devant Ouessant, de la capture de quelques bâtimens de notre commerce, arrêtés avant la déclaration des hostilités. Une frégate anglaise, sans égard pour la mission parlementaire du lougre, se permit de lui envoyer quelques coups de canon. Le brave Dutoyat, oubliant en ce moment la faiblesse du bâtiment qu'il montait, pour ne voir que l'insulte faite au pavillon qu'il avait arboré, ordonne à son équipage de border les avirons. *L'Affronteur*, profitant du calme, nage droit sur la frégate ennemie, et sous la grêle de boulets qui pleuvent autour de lui, le lougre aborde la frégate, et l'intrépide Dutoyat trouve une mort glorieuse à la tête de son équipage, sur les bastingages du capitaine anglais, étonné de tant d'audace, et honteux peut-être d'avoir si imprudemment irrité un si noble courage.

Ed. Corbière.

Digitized by Google

Le Navire.

Un navire! combien d'hommes dans notre France, si nécessairement maritime, ignorent ce qu'est un navire!

Pour quelques-uns *le Louqsor* et le bâtiment du 28 Juillet en sont les modèles; d'autres, cédant à leurs impressions de collége, le voient à travers les descriptions de la trirème antique; j'ai connu quelques dames qui à propos d'un vaisseau me parlaient des bains flottans de M. le baron Vigier.

C'est pourtant sous de telles images que généralement on se représente ces gigantesques constructions où l'homme a revêtu des formes les plus gracieuses ce que la statique lui présentait de plus hardi dans ses combinaisons, le chef-d'œuvre où l'art et la science ont résumé progrès par progrès tous ceux qu'a successivement faits la civilisation.

Examinons dans ses détails et dans son ensemble, dans son repos et dans son action, cette merveilleuse machine flottante.

Et remarquons d'abord qu'en parlant de navires nous ne confondrons pas sous cette dénomination tout ce qui la porte, beau ou laid, bien ou mal construit; non, nous n'examinerons l'architecture navale que dans les embarcations où elle se révèle, et non dans ces bateaux dont les nécessités du cabotage lui imposent les formes massives.

Nous négligerons donc ces lourds chasse-marées de Bretagne, larges boîtes construites sans grâce et sans proportions; espèces de chariots flottans qu'on remplit jusqu'aux bords et qui se traînent d'un port à l'autre, passant tête baissée sous chaque lame.

La galiote hollandaise, si pesante, si carrée des hanches et des épaules! pauvre barque, qui ne marche qu'à force de vent et de voiles, toujours dans l'eau jusqu'aux préceintes, et bruyante comme un nageur poussif.

Et ces espèces de lougres, de dogres, de balaourds prussiens, russes, autrichiens, danois, qui viennent chaque hiver sur nos rades montrer auprès de nos jolis bâtimens leurs faces noircies, sales et toutes barbouillées de galipot.

Nous entendrons par navire la goëlette française, légère, élégante, fine de formes, élancée comme un petit poisson; la goëlette avec sa tonture doucement abaissée au milieu et relevée coquettement vers l'arrière comme les reins cambrés d'une créole; avec toutes ses proportions harmonieuses, ses épaules alongées, sa poulaine aiguë et ses hanches en cœur, au-dessus de l'eau. La goëlette, c'est la petite-maîtresse de nos ports; qu'elle vole sur les flots où son sillage ne laisse point de traces, qu'elle glisse et se joue au milieu des récifs. c'est l'hirondelle de la mer.

Un navire, c'est le brick du Havre ou de Nantes, moins joli, moins fin, moins coquet que la goëlette; plus fort, mieux pris dans sa taille courte et trapue, plus vigoureusement établi sur son centre.

C'est le grand paquebot américain qui nous promène à travers les tempêtes, dans des boudoirs et des salons dorés; le majestueux trois-mâts de France, amiral des ports marchands, qui porte avec calme et dignité mille tonneaux dans sa vaste cale.

C'est encore la corvette, élégante comme la goëlette, fière et mutine comme le brick, plus grande que le trois-mâts, et plus vaillante que tous ensemble, car elle a sa double rangée de canons, qui montrent toujours leur gueule ouverte à ses sabords.

C'est la frégate armée en guerre, belle et puissante reine de l'Océan; c'est le vaisseau qui en est le roi. Le vaisseau! tout une ville, tout un monde flottant sur la mer!...

Pour faire comprendre cette immense construction dans sa conformation, dans son ensemble et dans son mécanisme, il ne faudrait pas dire : Voici comme il est fait, voici comme il est gréé, voici comme il manœuvre, voici comme il marche! Non; un pareil ouvrage échappe à la description et à l'analyse. Il faudrait vous mener sur le quai de Brest, quand une escadre arrive sur sa rade ou dans ses bassins; il faudrait vous promener dans les chantiers où se taille et se joint sa membrure; il faudrait surtout vous jeter au milieu d'un beau combat, au milieu d'une grande et majestueuse tempête, puis vous dire : Regardez! Vous comprendriez alors ce que tout l'art d'un écrivain ne vous reproduira jamais.

Comme on indique, par *repos* et *mouvement*, le navire offre deux aspects, deux états d'être distincts. On peut voir en lui la machine inerte, ouvrage du constructeur et du gréeur; et l'être animé, *a man of war* (l'homme de guerre), comme disent si bien les Anglais! Pour le voir sous ce double point de vue, dans tous les détails de sa curieuse anatomie, et dans toutes les vicissitudes de sa vie voyageuse, prenez-le sur le chantier, et suivez-le sur ce désert mobile, qu'il parcourt sans y trouver et sans y laisser de traces, jusqu'au port, où il viendra, vieux et décrépit, se dissoudre, si quelque brisant, quelque grain ou quelque bataille ne l'ensevelissent auparavant au milieu des flots.

Une longue pièce de bois, aux extrémités de laquelle se dressent, en regard, deux autres plus petites, forment sa *quille*, son *étrave* et son *étambot*.

C'est sur cette faible base que s'élèvera tout l'édifice, dont chaque partie sera plus faible en-

Digitized by Google

core; cependant jamais édifice n'aura été plus compacte et plus solide, tant chaque pièce soutiendra l'ensemble, et sera soutenue par lui.

Sur cette quille, que l'on pourrait nommer l'épine dorsale du navire, s'accoupleront des côtes arrondies et nivelées, de telle sorte que leur courbure, très-prononcée au milieu de la carène pour former le ventre du bâtiment, diminue insensiblement en approchant de l'étrave, pour en faire un tranchant propre à fendre les vagues, et s'élève, vers l'étambot, afin de donner au navire des hanches sur lesquelles il puisse s'asseoir; et il faudra que ces *façons* ne soient ni trop effilées, ce qui augmenterait la rapidité aux dépens de l'équilibre, ni trop arrondies, ce qui produirait l'effet contraire. Mais on trouvera un moyen terme à ces deux conditions; et la carène sera assez aiguë pour couper l'eau, assez plate pour s'y soutenir. Admirable conciliation des deux plus incompatibles propriétés!

Puis, ce squelette sera couvert, enveloppé, lié dans ses parties, par des planches qui formeront son bordage et l'embrasseront dans toute sa longueur, comme autant de ceintures successives.

Et quand cette enveloppe aura recouvert toute la membrure, quand la carcasse sera achevée et formera une longue boîte ovale, on fermera cette boîte avec plusieurs ponts parallèles qui marqueront les étages de l'édifice, la cale, les batteries, le faux-pont, etc., et chacun de ces étages sera divisé en compartimens : ici la demeure des caliers, la fosse aux lions; là la soute aux poudres, la cambuse; au-dessus la chambre du commandant, les carrés des officiers, les hamacs de l'équipage : ici s'accroupiront les canons, là fumeront les cuisines; là seront les câbles, là les vivres, là les munitions de guerre, là les pompes, tout ce qu'il faut enfin pour faire le tour du monde, pour vaincre la mer, les vents et les écueils, pour anéantir des flottes, pour loger, nourrir, vêtir, armer, protéger plusieurs centaines d'hommes pendant des années entières!

L'immense quantité de matériaux, d'agrès, de munitions nécessaires à un vaisseau, est incroyable; on l'a dit cent fois, et c'est vrai : entassé dans une plaine, tout cela formerait une montagne trois fois plus grosse que le vaisseau lui-même, et cependant tout cela s'y loge, y prend sa place; et rien n'est encombré, tous les passages sont libres, et il reste encore assez de place pour former des salons, des boudoirs au capitaine, et des promenades aux matelots.

Mais si la coque du navire et l'économie de son intérieur captivent l'admiration, que dire de l'harmonieuse combinaison de son gréement, autre modèle de grâce et de hardiesse?

Il n'existe pas d'appareil plus compliqué que le gréement d'un navire, et cependant le résultat cherché est bien simple; c'est le même qu'obtient le cygne en ouvrant au vent ses deux ailes, quand il nage sur un étang. Aussi, à la première vue, tout ce labyrinthe de cordages, de voiles, de vergues et de mâts s'offre-t-il comme une combinaison plus élégante qu'utile; il n'y a pourtant pas, dans cette apparente profusion d'apparaux, une cheville, un anneau, une poulie, pas un petit bout de toile ou de filin qui n'ait son rôle nécessaire et d'où ne puisse dépendre un jour le salut du navire.

C'est que l'art de la navigation n'est plus dans ses langes, et ne consiste plus, comme aux temps de son origine, à fuir devant la brise avec une voile carrée, qu'on baissait pour prendre la rame dès que tournait le vent. Cet art, le plus difficile et le plus perfectionné de tous, a trouvé autant de secrets et de ressources que le vent et la mer ont de caprices.

Le navire, en sortant de la cale de construction, entre nu dans la mouvante arène, comme l'homme qui vient au monde; ce n'est qu'après sa mise à l'eau qu'on le grée. On commence par planter jusqu'au fond de ses entrailles, les trois bases de tout l'édifice aérien : son bas-mât de *misaine*, devant; son *grand mât*, au milieu; et son bas-mât d'*artimon*, placé derrière. Chacun d'eux est coiffé d'une *hune* plate, en demi-lune, qui laisse passage à un second mât plus faible, et lui donne le nom de mât de *hune*.

Sur le second mât s'élève de la même manière un troisième, le mât de *perroquet*, et sur ce troisième enfin, le mât de *catacois*, qu'on surmonte encore d'une flèche, dernier degré de cette élégante échelle, dont la pointe perce les nuages. Ces trois derniers mâts, désignés, en outre, sous le nom commun de celui qui leur sert de base, se *calent* ou s'élèvent à volonté, comme les tubes d'une lunette, avec cette différence qu'ils s'abaissent l'un sur l'autre, les plus faibles sur les plus forts, tandis que les tubes rentrent l'un dans l'autre, les plus étroits dans les plus larges.

Un mât de *beaupré* sort encore comme une lance en arrêt, de la *poulaine*, ou avant du navire, alongé aussi d'un *bout-dehors* qui se ramène et se pousse à volonté.

Les *vergues*, barres transversales destinées à porter la voilure, montent et descendent le long de ces différents mâts, et de la tête de chacun de ces derniers tombent à droite et à gauche, en avant et en arrière, les haubans, échelles et appuis tout à la fois; les *étais*, dont le nom désigne l'usage; les *drisses* qui hissent et amènent les voiles; les *balancines* qui suspendent et balancent les vergues, et les mille autres parties de cette abondante chevelure noire qui va d'un mât à l'autre, qui descend par cascades, de barre en barre, de hune en hune, de vergue en vergue, depuis la pointe des catacois jusqu'aux derniers

Digitized by Google

porte-haubans, le long de la *préceinte*. Comme je l'ai dit, chaque pièce de cet appareil a sa nécessité. Eh bien! le beau s'y trouve si intimement lié à l'utile, qu'au premier aspect on n'y voit, au lieu de calcul, qu'une élégante coquetterie, et l'on est porté à prendre pour la toilette du navire, ce qui en est avant tout la défense et l'indispensable vêtement. Ces mâts sont si élancés, si fins, si gracieusement étagés dans les airs! Et ces vergues qui les coupent en croix de distance en distance, et qui montent de plus en plus minces et de plus en plus courtes, jusqu'à leurs grêles sommets; ces hunes à jour dont la blancheur se détache au milieu des haubans comme un bois de harpe sous ces cordes renversées; et ces milliers de manœuvres tendues dans tous les sens, de haut en bas, de tribord à bâbord, de l'avant à l'arrière, séparées, confondues, parallèles, obliques, perpendiculaires, croisées de cent façons, et toutes fixées, propres, bien peignées, vibrant au moindre souffle; tout cela forme un ensemble si harmonieux, si complet, si admirablement assorti dans ses moindres détails, qu'une coquette ne mettrait pas plus d'art et de magie dans les dispositions voluptueuses de sa parure de bal!

Et pourtant ceci n'est rien encore, ce n'est que la machine du navire. Il faut voir cette machine s'animer sous un souffle, et devenir le véritable homme de l'Océan.

Montez sur le quai du port, regardez bien ce vaisseau qui appareille. Voyez! un frémissement de vie court dans tous ses membres. Il répand son équipage sur son pont, dans ses hunes, le pend à ses vergues et le jette par grappes sur ses haubans. Les poulies crient sous les cordes, ses grandes voiles s'étendent sur leurs ralingues; les vergues montent lentement vers les barres; les focs échancrés flottent en écharpes, secouant joyeusement leurs *écoutes;* le pavillon national s'élève et se déploie majestueusement sur le couronnement doré du vaisseau, pendant que sa flamme capricieuse s'agite et claque comme un fouet au sommet du grand mât.

Tout à coup, voilà que le mouvement se communique à la masse entière, on lève l'ancre qui mordait le fond, le vaisseau s'ébranle, ouvre au vent toutes ses voiles, bondit de joie sur la houle, et part.

Voyez comme son étrave et sa poulaine enrichie de sculptures coupent tranquillement devant lui l'air et l'eau! comme il glisse au milieu de la ceinture d'écume qui danse autour de ses flancs!

Mais la *roue* tourne, le gouvernail fait un mouvement. Avez-vous vu avec quelle précision cette vaste machine a suivi l'impulsion d'un faible morceau de bois; comme les voiles, un instant *faceyantes*, ont retourné leurs larges ballons à la brise, et comme le vaisseau, qui semblait dormir, couché sur le flanc gauche, s'est relevé avec grâce et dignité, pour se recoucher mollement sur le flanc droit? Il s'éloigne, il quitte la rade en jetant au rivage un coup de canon pour adieu.....

Le voilà parti, parti pour des années, parti pour un autre monde! Que deviendra-t-il, voyageur errant sur un désert sans routes? Quelles seront tes aventures, tes périls, tes victoires, tes malheurs, beau navire?

Oh! si vous pouviez le suivre au milieu des accidens de sa route et des vicissitudes de sa destinée, de sa destinée inconstante comme la face du ciel, mobile comme la mer qui le ballotte!

Quand vous l'avez vu partir, il s'en allait bien fier et bien tranquille sous un ciel bleu, sur des flots caressans. Il étalait avec orgueil ses vives peintures, l'or de sa guibre et de son couronnement; il se jouait, plein de confiance, sous toutes ses voiles. Il emportait joyeusement un joyeux équipage qui chantait sur son pont, dans ses batteries et dans sa mâture.

Eh bien! demain peut-être, tout changera, le ciel déroulera son rideau de nuages, l'Océan se gonflera, se dressera rugissant devant lui; le vent lui jettera ses épouvantables rafales; tiens bon, vaillant navire! serre tes hautes voiles, obéis au vent pour mieux le vaincre, et prends garde aux écueils!

Eh bien! s'il n'est pas broyé contre un rocher, s'il ne sombre pas dans quelque abîme, bientôt vous le verrez se reposer, dans l'acalmie, des fatigues de la tempête, se bercer sur une mer paisible, en réparant pour la prochaine bourrasque sa coque disjointe et son gréement en lambeaux.

Voilà sa vie, sa vie de voyage du moins, car il en est une autre pour lui, vie de dangers et de désastres, mais belle, intrépide, glorieuse; qu'il bondisse au milieu du feu et de la fumée; qu'il coule bas criblé de boulets, ou qu'il hisse le pavillon ennemi sous son pavillon vainqueur.

Après celle-là, l'histoire du navire est complète, il ne reste plus à décrire que son existence intérieure: les drames de sa dunette, de ses cabines, de son entre-pont et de ses gaillards; toutes les amitiés, toutes les haines, toutes les vengeances, tous les dévouemens qu'il emporte et berce dans sa coque insensible.

PITRE-CHEVALIER.

—

COUP-D'OEIL

sur l'Hygiène navale.

Si l'hygiène est l'art de conserver la santé, c'est surtout à l'égard de l'homme de mer que

cet art trouve d'importantes applications. Quelque heureuse que soit, en effet, la constitution du marin, sa santé se trouve exposée à de si rudes assauts à tous les instans de sa pénible carrière, qu'il devient indispensable de formuler les moyens dont le but est de pourvoir à la conservation d'une classe d'hommes si précieux à l'Etat. L'hygiène navale peut-elle constituer une science distincte de l'hygiène commune? Pour s'en convaincre, il suffit de réfléchir un instant aux conditions spéciales dans lesquelles se trouve le navigateur. Jeté sur un élément semé d'écueils; plongé dans l'atmosphère méphitique d'une prison flottante, ou en butte aux intempéries des saisons et des climats les plus opposés; soumis aux travaux les plus fatigans, sujet aux privations de toute espèce, séquestré du reste du monde, arraché aux objets de ses affections, exposé aux impressions morales les plus sinistres, astreint aux rigueurs d'une sévère discipline, etc., ensemble de circonstances qui finit par en faire un homme d'une trempe toute particulière.

Avant de procéder aux détails d'application, nous croyons utile, et curieux en même temps, de jeter un coup-d'œil sur l'évaluation des perfectionnemens qu'a subis l'hygiène navale; et bien que nous n'ayons pas l'intention de faire l'histoire de la navigation, les grands événemens maritimes ont eu des influences si directes sur les révolutions de la science qui nous occupe, que nous ne pouvons nous dispenser d'en rappeler quelques-uns.

Dans l'enfance de l'art, alors que les navigateurs, privés du compas (boussole), des cartes, du chronomètre et des instrumens astronomiques, rampaient, pour ainsi dire, d'une pointe à l'autre, en côtoyant le rivage, la condition du marin ne différait pas de celle du pêcheur rivérain qui vient chaque soir chercher à terre des alimens et un abri : cependant les anciens historiens parlent de flottes nombreuses et d'expéditions gigantesques effectuées par les Phéniciens, les Egyptiens, les Grecs et les Romains, ce qui suppose une puissante organisation maritime, dont malheureusement il ne reste aucun vestige en ce qui nous concerne. Il faut arriver au onzième siècle de notre ère pour découvrir quelques notions positives, que nous puisons surtout dans l'histoire des croisades : c'est alors qu'il est question de navires pontés et voguant sans le secours des rames. Louis IX, au treizième siècle, eut des vaisseaux avec des entre-ponts, mais qui ne recevaient encore le jour que par en haut; transports informes, dans lesquels nos preux entassés prenaient sans doute un avant-goût de la peste, en allant conquérir la Terre-Sainte. Nous apercevons des lueurs d'organisation médicale dans les *Jugemens d'Oléron*, code maritime promulgué dans le douzième siècle par ordre d'Eléonore de Guyenne, et qui fut, en grande partie, puisé dans le *Droit maritime de Wisby* : « Quand un homme de l'équipage tombe malade, y est-il dit, le capitaine doit le mettre à terre, lui procurer le logement, la lumière, des serviteurs et des vivres. » Quant au régime alimentaire des équipages, nous le trouvons spécifié dans le *Consulat de la mer* publié à la fin du treizième siècle; on y voit que les matelots recevaient à jours déterminés, de la viande, du poisson, du fromage et du vin. C'est à l'époque des croisades qu'il faut aussi rapporter l'origine des lazarets et des quarantaines. Au treizième siècle, la poudre à canon fut inventée ou du moins connue en Europe : fatale découverte qui devait faire révolution dans la tactique et multiplier les désastres des navigateurs. Peu de temps après, un Napolitain modifia la *marinette* des Normands pour en faire la boussole, invention qui, sous l'influence du génie de Colomb, devait, en les dotant d'un nouveau monde, ouvrir une tombe nouvelle aux navigateurs du monde ancien. Au quatorzième siècle, les vaisseaux devinrent des châteaux-forts; les hunes furent imaginées pour porter des combattans et non des gabiers. Au quinzième siècle, l'architecture navale se perfectionne et la marine militaire se sépare de celle du commerce. Pour la première fois le canon retentit sur la mer, dans un combat entre la flotte des Vénitiens et celle de Médicis. Dans ce siècle fécond, auquel nous devons l'imprimerie, les découvertes se multiplient et le génie de Colomb aborde en Amérique en 1492. Cinq ans plus tard, Vasco de Gama double le cap de Bonne-Espérance avec ses navires ravagés par le scorbut *de mer* dont il est fait mention pour la première fois. Au seizième siècle, Fernand Cortès fait la conquête du Mexique, et Magellan entreprend le premier voyage autour du monde. L'histoire ne dit pas ce que les équipages eurent à souffrir dans ces grandes expéditions. Au commencement de ce siècle Anne de Bretagne avait fait construire un vaisseau à batterie couverte, avec des sabords et portant douze cents hommes. En 1547, François Ier créa la charge de ministre de la marine en faveur de Clauss, qui, malgré sa mission spéciale, s'occupa peu, sans doute, d'améliorer le régime des marins. Au dix-septième siècle, sous Louis XIII et Richelieu, apparaît l'aurore de la marine dite *moderne*. Jusqu'à présent il n'est pas question de chirurgiens à bord des navires. Comme les guerriers de l'antiquité, les anciens navigateurs furent sans doute leurs propres médecins. La nécessité d'un conservateur de la santé des équipages dut pourtant se faire sentir dès l'époque où de longs voyages furent entrepris; mais alors, on se souciait peu de se charger d'un homme inutile à la manœuvre, au com-

Digitized by Google

merce et au combat. Louis IX emmena son chirurgien, Jean Pitard, dans son voyage en Palestine. En 1637, Morieu, de Dieppe, fit armer un vaisseau portant six cent quarante-six hommes, dont six chirurgiens : c'est la première fois qu'il en est fait mention. Ces chirurgiens, comme le reste de l'équipage, étaient payés et nourris par le capitaine. C'est de Richelieu que datent les hôpitaux de la marine.

Louis XIV, ou plutôt son ministre Colbert, dota la marine d'immenses perfectionnemens résumés dans les ordonnances de 1681 pour le commerce, et de 1689 pour la marine militaire. Dès-lors tout navire *faisant voyage au long cours* fut astreint à se pourvoir de chirurgiens, lesquels furent soumis à des épreuves constatant leur capacité. Le service médical à bord des vaisseaux fut régularisé; et il en fut de même de la tenue et du régime alimentaire des matelots, qui se composait à peu près comme aujourd'hui, sauf la qualité des vivres, de biscuit, de lard, de morue, de pois, de fayols, avec assaisonnement. Un code pénal fut rédigé : les châtimens consistaient dans le retranchement (des boissons), les fers, les coups de corde, la bouline, la cale, les galères et la mort. La direction du service de santé des armées navales fut séparée de celle du service des armées de terre. Les invalides furent institués.

Hauton passe pour être le premier qui, en 1670, ait imaginé de distiller l'eau de mer pour la rendre potable, bien qu'en 1560 un Sicilien se soit, dit-on, avisé du même moyen. En 1696 parut le premier ouvrage spécial sur la médecine navale, par l'Anglais Cokburne; c'est au peuple navigateur par excellence qu'il appartenait de produire le premier traité de ce genre. Chirac, en 1724, fut le premier médecin français qui ait écrit sur la santé des marins. En 1739, Sutton imagina de renouveler l'air des vaisseaux au moyen de la chaleur; bientôt après Hales proposa son ventilateur à soufflet. En 1750, Amy construisit des filtres avec l'éponge, idée première que nous verrons successivement perfectionnée par Duffault, Smith, Thaunner, Ducommun et M. Zéni. A cette époque se multiplièrent les écrits sur l'hygiène et la médecine navales; nous nous bornerons à mentionner les ouvrages de Lind, Rouppe (1764) et Poissonner-Desperrières (1767); bien que postérieur, le livre de ce dernier est bien loin de rivaliser avec celui de Rouppe; néanmoins ce fut, jusqu'à ces derniers temps, le seul ouvrage substantiel publié en français sur la matière. En 1768 Poissonner organisa l'enseignement dans les hôpitaux de la marine. En 1773, Guyton-Morveau rendit un service éminent à l'hygiène navale, en imaginant la désinfection par le chlore, dont pourtant l'application à la marine ne fut faite que vingt ans plus tard. Durant le dix-huitième siècle l'état sanitaire des vaisseaux fut considérablementamélioré; l'ordonnance de 1786, du ministre Castries, est encore un modèle en ce genre; nous regrettons de ne pouvoir en reproduire les détails qui font la base du réglement de l'an VI dont la plupart des dispositions sont encore en vigueur. Dès-lors le service de santé de la marine fut définitivement établi sur des bases rationnelles, et honorable pour le corps qui depuis a fourni tant de médecins distingués dont il serait trop long de citer les noms et les œuvres.

Parmi les événemens maritimes qui ont signalé les premières années du siècle actuel, nous voudrions pouvoir présenter les combats de mer, sous la république et l'empire, comme causes de perfectionnemens et d'illustration pour la chirurgie navale, car il est pénible d'avouer que ces grandes catastrophes n'ont rien produit pour la science. Il n'en est pas de même des voyages de circumnavigation dont le premier, dans ce siècle et en France, eut lieu en 1817, sous le commandement de M. Freycinet, voyage pendant lequel fut constatée l'excellence des procédés d'Appert pour la conservation des comestibles, dont l'usage est aujourd'hui réglementaire, et où la distillation de l'eau de mer reçut des perfectionnemens et d'heureuses applications. Cette expédition de *l'Uranie* fut suivie de celle de *la Coquille* qui, pendant trois années que dura cette campagne, ne perdit pas un seul homme; puis de celles de *l'Astrolabe* et de *la Chevrette*. Ces expéditions ont mis en relief la capacité des médecins de la marine, dont plusieurs sont arrivés à l'Institut. En 1822, la marine devint corps royal, et les équipages de ligne furent institués, ce qui ne fut pas sans influence sur le régime et la discipline des marins. Les réglemens reçurent de nouvelles modifications dans le cours des années suivantes. Vers cette époque fut introduit l'usage inappréciable des caisses en fer pour la conservation de l'eau. En 1825, des améliorations furent encore apportées aux réglemens sanitaires. L'emplacement de l'hôpital fut définitivement assigné dans la batterie. L'ordonnance de 1827 est celle qui régit aujourd'hui la marine, y compris le service de santé; ordonnance qui, par conséquent, servira de base à nos études.

Nous n'avons pu suivre les perfectionnemens apportés à l'architecture navale depuis deux siècles; mais pour s'en faire une idée, il suffit de comparer les formes lourdes et rabougries des navires du dix-septième siècle, aux contours élégans et à la svelte mâture de ceux d'aujourd'hui, métamorphoses qui, facilitant la manœuvre, et favorisant la marche, sont autant de conquêtes au profit de la santé des équipages.

Parmi les écrits qui, depuis trente ans, sont sortis de la plume des médecins navigateurs,

Digitized by Google

nous citerons l'excellent ouvrage de Delivet, sur *l'hygiène navale* (1808), divers mémoires de M. l'inspecteur général Kéraudren, et un livre plus récent dont nous nous dispenserions de parler, si son importance n'eût été sanctionnée par d'éclatans suffrages. Aucun auteur n'avait résumé l'ensemble de la pratique navale en corps de doctrine, et traité, dans un ouvrage méthodique, de tout ce qui concerne l'hygiène, la médecine et la chirurgie à bord des vaisseaux, lorsqu'en 1832, l'auteur de cet article publia son *Traité de médecine navale* (2 vol. in-8), travail couronné, l'année d'après, par l'Institut de France, et qui maintenant est classique dans les ports.

Nous terminons ces préliminaires par l'exposition de l'ordre que nous nous proposons de suivre dans nos études sur l'hygiène navale. Cet ordre, sinon très-scientifique, du moins logique et rationnel, sera celui dans lequel les notions doivent arriver à l'esprit du jeune navigateur. Le premier objet est la *mer*, vaste théâtre où va se dérouler le drame de sa nouvelle existence, puis le *navire*, qui désormais sera son habitation. Nous lui ferons faire connaissance avec ses compagnons de travaux et de dangers, en traçant l'esquisse physiologique de *l'homme de mer* dans ses diverses conditions à bord. Nous entrerons ensuite dans l'hygiène proprement dite, par l'étude de *l'atmosphère maritime*, puis de celle des navires, qui présente des particularités fécondes en préceptes importans. Nous passerons aux détails relatifs aux *vêtemens*, aux *alimens*, aux *boissons*, aux *exercices*, aux *impressions* morales, et nous terminerons par quelques aperçus sur *l'acclimatement*, sujet d'un haut intérêt pour la santé des marins. Puissions-nous concourir à la propagation de principes salutaires, dont l'observance est essentielle à la prospérité du commerce et à la gloire des États!

Docteur Forget.

—

DES
Grands Hommes de mer
FRANÇAIS.

La France a donné de tout temps à la marine des hommes célèbres. Les Gaulois étaient renommés par leur habileté comme navigateurs; mais cette nation toute guerrière n'a laissé aucun monument historique qui nous transmît les noms des hommes qui se sont illustrés dans cette carrière. Les écrivains grecs et latins, qui citent les Gaulois comme marins, ne nous ont pas donné non plus de renseignemens sur ce point. Ils nous apprennent que César, pour faire tête à leurs vaisseaux, fut obligé d'en faire construire dans leurs propres ports.

Sous la première race, jusqu'à Charlemagne, la marine fut à peu près délaissée; et dans cette longue période, on ne peut citer qu'un seul homme, Théodebert, fils de Thierry, roi d'Austrasie. Une flotte considérable de pirates danois étant venu ravager les États de son père, Théodebert équipe des vaisseaux, se met à la poursuite des ennemis, et, par une habile manœuvre, les bat, s'empare de la plupart de leurs navires, et sauve la France de l'invasion. La marine se réveille avec Charlemagne; les escadres de ce grand homme battent les Sarrasins et les Normands, et vont attaquer, sous la conduite de son fils Pépin, les Vénitiens, jusque dans leurs lagunes. Depuis sa mort jusqu'aux croisades, la marine retomba dans l'obscurité; mais sous Philippe-Auguste la France posséda jusqu'à 1700 vaisseaux de toute grandeur. Ses flottes furent commandées, lors de sa croisade, par Guinimer, célèbre pirate, qui s'était signalé dans des entreprises hardies, par une rare habileté. Lors du passage de saint Louis en Palestine, ses vaisseaux obéissaient à Florent de Varennes, homme distingué par ses talens et son courage.

La marine eut une grande part dans les expéditions religieuses d'outre-mer; et si ces entreprises aventureuses n'eurent pas le résultat qu'en attendaient ceux qui les exécutèrent, elles eurent au moins celui d'enlever aux Grecs et aux Arabes l'empire de la Méditerranée, pour le faire passer aux Latins, c'est-à-dire aux nations d'Occident. Un peu plus tard, nous retrouvons, sous Philippe le Hardi, une puissante marine, et un homme de mer distingué, Enguerrand. Pendant le règne de son fils, Erard de Montmorency bat les Anglais, prend et brûle la ville de Douvres, et dicte la paix.

Philippe de Valois eut des flottes nombreuses et des amiraux d'un grand mérite. Parmi eux, Jean Chepoi, et les braves Hue de Queriet et Bahuchet tués à la bataille de l'Ecluse; le célèbre Tête-Noire, qui commandait en chef à cette affaire, et qui, bien que battu, s'empara de Porstmouth et de Guernesey, qu'il brûla après les avoir saccagés; Louis d'Espagne, comte de Talmont, qui en 1343 défit les Anglais dans deux rencontres.

Charles V et Charles VI confièrent le commandement de leur marine à Jean de Vienne; après plusieurs victoires sur les Anglais, cet intrépide marin fit une descente dans leur pays, pilla l'île de Wight, brûla Dormont, Plymouth et plusieurs autres places, et fut tué à la bataille de Nicopolis. A la même époque, Jean de Buch, amiral du du-

Digitized by Google

de Bourgogne, combat avec des navires marchands français, pendant deux jours, une escadre anglaise ; Brise fait une descente à Sandwich, s'en empare, et brûle la ville et les vaisseaux qui se trouvaient dans le port.

Jusqu'à Louis XII la marine française jette moins d'éclat, mais sous ce règne et celui de François Ier les hommes de mer sont dignes d'être cités. Préjan, chevalier de Rhodes, habile marin, punit deux fois les Génois révoltés, et deux fois aussi battit les Anglais supérieurs en nombre. Le vice amiral Lafayette défit la flotte de Charles-Quint, la força de se brûler dans le port de Nice en 1524, et battit de nouveau les Espagnols, conjointement avec Doria, devant Gênes leur alliée. Anebaut, amiral de France, met en déroute la flotte anglaise et ravage plusieurs points de leurs côtes ; Lagarde devait plus tard conquérir la Corse, et avec des forces inférieures en nombre, anéantir la marine anglaise en 1555.

De Henri II à Louis XIII la marine, négligée, ne peut citer que l'amiral Saint-Luc : mais sous Louis XIII apparaissent Montmorency, Guise, Valence, célèbres par les combats sur mer qui amenèrent la prise de La Rochelle; Armand de Maillé, duc de Fronsac, qui battit en 1640, 1642, 1644, les flottes espagnoles, et fut tué à vingt-sept ans, en 1646, en combattant vaillamment sur son vaisseau.

Le règne de Louis XIV donne à l'histoire de la marine des pages brillantes. L'empire de la mer conquis est une des causes les plus remarquables de la gloire du dix-septième siècle et de la civilisation qui en a été le résultat; cette époque, sur laquelle nous ne pouvons aujourd'hui que passer rapidement, a fourni tant de navigateurs illustres, que nous devons nous contenter d'indiquer les noms les plus remarquables : Richelieu et Vendôme battant les Espagnols; le commandant Paul détruisant les flottes des corsaires de Tunis, Alger et Maroc ; Cussac sortant victorieux, aux Antilles, d'un combat contre les Anglais; le conseiller au parlement, Lefèvre Delabarre, général improvisé à quarante ans, battant à diverses reprises les Anglais; Beaufort, qui punit les Tunisiens et périt sous Candie; Vivonne, Valbelle, Gabaret, d'Anfreville et Forbin, malgré leurs hauts faits, sont éclipsés par les grands noms de deux maréchaux d'Estrées, de Duquesne, Tourville, Château-Regnault, Jean-Bart et Duguai-Trouin, dont les glorieuses vies seront retracées par la *France maritime*.

C'est de cette époque que date surtout cette puissance maritime de la France, dont *le Bailly de Suffren*, *Grasse*, *Guichen*, *Lamotte-Piquet*, etc., vengèrent si glorieusement, sous Louis XIV, la décadence du règne précédent.

Sous l'Empire, les Duperré et les Hamelin opposèrent dans les Indes leurs triomphes aux désastres que notre marine essuyait dans la Méditerranée et l'Océan.

LEMANSOIS.

Les Antilles (1).

COUP-D'OEIL GÉNÉRAL.

> Le spectacle de ces îles fit sur moi une telle impression que j'avais presque pris la résolution d'y passer le reste de mes jours.
>
> (*Lettre de Colomb.*)

Avant d'aborder le continent occidental, le vaisseau poussé par les brises alisées rencontre, entre le 60e et le 80e de longitude, une longue chaîne d'îles qui semblent placées aux avant-postes, pour inviter le navigateur charmé à poursuivre le cours de son voyage.

Sur quelque point qu'on se dirige, le spectacle est inépuisable en effets hardis ou gracieux, toujours surprenans, toujours admirables. Fatigué de la monotonie d'un océan sans rivages, l'œil contemple à la fois le morne boisé et la savane dorée, des villes animées et des forêts vierges; et au-dessus de cette végétation forte et primitive, des rochers et des volcans qui plongent dans un ciel limpide leurs crêtes aiguës et leurs cratères menaçans.

C'est Haïti, Cuba, la Jamaïque avec leurs immenses *vegas*, leurs belles rivières ombragées, leurs vastes ports, leurs caps hardis et leurs montagnes bleues. C'est une multitude de petites îles aux formes et aux accidens capricieux, qui s'éparpillent sur ces mers comme les étoiles dans le ciel. La Barbade, vaste jardin parsemé de riantes habitations. La Martinique, avec ses promontoires aplatis, semblables aux glacis d'un fort. La Trinité, qu'on dirait un lambeau du continent encore charrié par l'impétueux courant de l'Orénoque. Puis, sombre et sauvage, la Dominique, première découverte de Colomb à son second voyage; ses rivages fantastiques, ses gorges profondes, ses torrens mugissans, ses précipices à pic et ses magnifiques forêts entassées les unes sur les autres, offrent tous les caractères d'un monde primitif. La Guadeloupe enfin, moitié plaine, moitié montagne, se déroulant vers le nord en riches pièces de cannes; au sud, se dressant en un volcan qui secoue sur ces mers son panache de fumée. C'est le Chimboraço de cet archipel.

Telles sont les Antilles. Semées des bouches

(1) D'Antilla, grande île dont il est question dans Aristote.

Digitized by Google

de l'Orénoque au cap des Florides, elles semblent les fleurs d'une guirlande marine qui unit comme des sœurs les deux grandes Amériques.

Une mer profonde et tranquille baigne mollement leurs côtes, qu'elle jonche des coquillages les plus curieux; le climat brûlant est tempéré par les douces brises des montagnes dont les fraîches vallées jettent, comme des ventilateurs, un air vivifiant dans cette atmosphère embrasée; le sol y produit les fruits les plus exquis et les plus variés : outre la *banane*, la *figue-banane* et l'*ananas*, dont la beauté égale la saveur, la *sapotille*, *la pomme-cannelle*, *l'avocat*, que les Anglais ont nommé le beurre végétal, *la pomme d'acajou* et le *coco*, que les Européens trouvèrent dans les forêts et au fond des anses, la culture y a fait prospérer l'*orange*, la *chadée*, le *citron*, le *mango*, la *figue* et le *muscat*, qu'elle y a transplantés des autres contrées. Les forêts renferment des arbres rares et précieux, tels que le *balatas* pour les constructions, le *campêchier* et le *rocou* riches en teinture, le *cacaotier*, le *cotonnier*, le *mahogany* plus beau que l'*acajou*, le *carapatier* qui fournit l'huile de ricin, le *mancenillier* et le *metsillier* distillant le poison. Toute cette riche végétation est dominée par les gigantesques *fromagers* dont un seul formait le vaisseau caraïbe.

Outre le *maïs*, plusieurs racines nourricières y abondent; tels sont le *manioc*, qui râpé et grillé devient la *cassave*; l'*igname*, la *coux-coux* et la *patate*, la plus populaire de toutes les *pommes de terre*. Parmi les plantes, il suffit de citer le *tabac*, dont le singulier usage est devenu universel.

Dans ces parages, les mers fourmillent de poissons délicieux : la *dorade*, le *thon*, la *bécune*, le *tazar* et la *tortue*, sont les plus recherchés. Mais les grandes solitudes des bois ne sont que faiblement peuplées.

Lors de la découverte on y voyait le *pecaris*, espèce de sanglier; l'*aleo*, chien muet qui en a entièrement disparu; l'*agouti*, assez rare et qui tient du lièvre et du porc; le petit singe ou *macaque*, animal très-destructeur qu'on ne retrouve qu'à la Trinité, à la suite d'une guerre d'extermination que lui firent les premiers colons, et le grand lézard ou *iguana*, long de trois pieds, mets favori des Caraïbes et des Haïtiens. Des *perroquets* de la plus grande beauté animaient les forêts de leur brillant plumage, mais depuis la colonisation on n'en trouve qu'à la Dominique et à la Trinité; les autres oiseaux remarquables sont la *tourterelle*, la *perdrix* croissante, le *ramier*, l'*ortolan*, le *moqueur*, le *carouge*, la *mansfeni*, le *gli-gli*, le *crabier*, le *diablotin* et surtout l'oiseau-mouche ou *colibri*, le bijou de la nature, suivant la pittoresque expression de Buffon. Dans la suite les Européens y naturalisèrent tous les animaux domestiques de l'ancien continent.

Mais la nature n'a point comblé ces îles de tant de trésors sans y joindre des fléaux de toutes sortes. Des ouragans d'une violence inconnue dans nos climats bouleversent sans cesse ce ciel si limpide; le mancenillier et le metsillier exhalent et distillent leurs poisons au milieu de tant de végétaux parés des plus belles couleurs; outre l'alligator ou caïman que plusieurs rivières cachent dans leurs mangliers, quelques îles nourrissent des reptiles malfaisans et venimeux. La Martinique et Sainte-Lucie sont infestées de petits serpens dont la morsure est mortelle : le jaune est le plus dangereux de tous. A Porto-Rico, à la Dominique se trouve le *boa rativore* et destructeur de basses-cours, qui souvent atteint la longueur de douze pieds. Les insectes pullulent sous l'influence de ce climat brûlant; les plus redoutables sont le petit *scorpion*, l'*araignée aviculaire*, le hideux *scolopendre*, ou bête à mille pattes, mais qui en a véritablement deux cent quarante; le *maringouin*, le *pou de bois*, le *ravet* et la *chique*, qui, d'abord imperceptible, pénètre entre l'épiderme et la chair de l'homme, y grandit, dépose ses œufs, multiplie son innombrable progéniture, et finirait par dévorer un membre si une assez vive démangeaison ne trahissait sa présence et ne nécessitait son extirpation. Les forêts, les savanes sont peuplées de myriades d'autres insectes inoffensifs, de scarabées, de mouches aux brillantes armures, parmi lesquelles se distingue la merveilleuse mouche-à-feu ou le porte-flambeau, qui la nuit voltige en tous sens comme les gerbes d'un bouquet d'artifices; ce qui fit croire à Colomb, à son arrivée en vue de ces îles, que les Caraïbes se rassemblaient à la lumière des flambeaux pour s'opposer à sa descente du lendemain.

Les richesses minéralogiques du sol sont nulles aux petites Antilles. On n'y rencontre que des terrains calcaires. Cuba recèle de l'or et du cristal de roche. Les Espagnols trouvèrent aussi de l'or à Haïti, dont les montagnes renferment en outre des mines de mercure, de plomb et de cuivre.

Lors de la découverte, deux races d'hommes bien distinctes par le caractère, les mœurs et la physionomie peuplaient cet archipel. Les insulaires de Haïti, de Cuba, improprement appelés sauvages, étaient des hommes pleins de douceur, d'un esprit simple et confiant, réunis en société pacifique; ils reçurent les Espagnols comme des dieux. La beauté de leurs traits que ne déparait pas une peau légèrement bronzée, leur taille élevée et gracieuse, la franchise enfantine de leurs manières et leur tendre hospitalité leur assurèrent d'abord l'amour des fils du ciel, porteurs du tonnerre et venus sur des monstres ailés : c'est ainsi qu'ils qualifiaient les étrangers barbus, leurs armes et leurs vaisseaux. Plus tard, proie

Digitized by Google

facile livrée à la férocité cupide des Espagnols, les peuples du cacique Guacanagari et de la belle Anacoana disparurent sous le fer des envahisseurs ou dans les mines de Cibao. Leur vie était patriarcale, leur culte, celui du grand Esprit dans sa plus brillante image, le soleil, père des fleurs, des fruits et de la magnifique végétation de leurs îles. Presque nus et sans honte, ces hommes-enfans croyaient entendre dans les échos des antiques forêts la voix des âmes de leurs pères; toutes leurs pensées étaient aussi naïves, ou plutôt ils n'avaient que les sentimens confus du premier âge.

Les Caraïbes, habitans des petites Antilles, se distinguaient par des caractères physiques et moraux absolument opposés. Nomades et guerriers, aussi souvent sur l'Océan que dans les profondeurs des bois, tartares-corsaires du Nouveau-Monde, portant sur leurs canots d'un seul tronc d'arbre le massacre et le cannibalisme d'une île à l'autre, ils se présentèrent aux Européens, formidables de bravoure, de vigueur et de cruauté. Toute leur personne répondait merveilleusement à leur passion dominante, la guerre. Courts de taille, larges des épaules, les muscles enflés sous la pression de petites bandes de coton, la tête plate et protégée par une longue chevelure noire et lisse, des yeux exercés à un roulement effrayant et une peau couleur de cuivre rouge : tel était l'aspect de cette nation, la plus redoutable que les Européens aient rencontrée dans le Nouveau-Monde. Son éducation et ses superstitions, comme celles de tout peuple brigand, ne tendaient qu'au mépris de la mort, qu'à l'amour de la gloire guerrière. La mère combattait et l'enfant trempait son courage dans les tortures inouïes infligées par la main de son père : c'était le noviciat des armes. Groupés par famille dans des *carbets* composés d'*ajoupas*, de feuilles de palmistes et de cocotiers, ils ne reconnaissaient d'autorité morale que celle de leurs jongleurs; et au moment de l'expédition et pour la seule durée de l'expédition, ils proclamaient chef celui qui avait supporté jusqu'au bout les tourmens les plus atroces.

Le signal est donné, le Caraïbe enlève son hamac, couche volante et emblème, par son facile transport, de la vie inquiète et vagabonde du sauvage. La pirogue d'un seul tronc de gommier est lancée sur la lame; soixante, cent guerriers s'y précipitent. Haïti, Cuba et le continent ne sont pas hors de la portée de leurs flèches qui vont atteindre les oiseaux dans les airs et les poissons dans les profondeurs de ces mers transparentes. De la grande et belle île de la Guadeloupe, leur quartier-général aux jours des importantes entreprises, ils partent comme une troupe de requins affamés pour aller à travers les tempêtes combattre et dévorer leurs ennemis. C'est dans cette île que pour la première fois Colomb contempla avec admiration le magnifique ananas entouré des affreux débris d'un festin caraïbe.

Cette race d'hommes forts a succombé sous la force supérieure des conquérans chrétiens; mais ils n'ont pas succombé esclaves. Avec la liberté ils ont perdu la vie. De nos jours à peine rencontre-t-on dans les îles de Saint-Vincent et de la Trinité quelques familles caraïbes abâtardies par le contact des Africains.

Trois nations européennes ont entrepris la colonisation de cet archipel : les Espagnols, qui déjà exerçaient leur superbe domination sur le Mexique, Cuba, Haïti et le continent méridional, s'établirent de 1503 à 1588 à la Trinité, à la Jamaïque et à Porto-Rico; les Français prirent possession de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Dominique en 1635, de la Grenade en 1650; les Anglais, de la Barbade en 1521, et, de concert avec les Français, d'une partie de Haïti, d'où ils furent bientôt expulsés par les Espagnols. En 1597 les Anglais s'emparèrent de Porto-Rico, chassèrent les Espagnols de la Jamaïque en 1655, occupèrent Sainte-Lucie tour-à-tour avec les Français, et prirent Saint-Vincent en 1763.

Qu'étaient ces hommes de la vieille Europe, qui allaient planter des rameaux de leurs métropoles dans ces îles lointaines? Quelles étaient les causes de leurs migrations aventureuses? Elles ne se ressemblaient pas toutes. On a prétendu, sous l'influence de passions étroites, flétrir tous les colons dans les premiers émigrans; mais à l'époque de la colonisation n'existait-il pas en Europe autant de malheureux que de criminels? Alors, n'étouffait-on pas dans l'atmosphère raréfiée du despotisme les esprits inquiets, les consciences affamées de liberté religieuse? Ainsi, sur le même vaisseau partant pour les Indes occidentales, se trouvaient parqués, comme dans le Paris d'à présent, le banqueroutier et la victime de la probité, le gentilhomme libertin perdu de dettes, et le religionnaire (1) qui, s'étant avisé de prendre Dieu au sérieux, était chassé de son temple; et ces hommes aux nobles élans, à l'étroit (2) dans cette société dont les priviléges les heurtaient sans cesse.

Ces derniers surtout ont formé et alimenté ces bandes de Flibustiers, prodiges d'audace et de courage, qui auraient conquis le Nouveau-Monde si chez elles le génie politique s'était

(1) Personne n'ignore que Cromwell fut sur le point d'émigrer; déjà il était à bord d'un navire qui attendait à l'embouchure de la Tamise les vents favorables pour se rendre dans les nouvelles colonies.

(2) Mirabeau lui-même eût quitté la France pour les colonies, s'il n'eût été retenu par Louis XVI.

trouvé à la hauteur de l'héroïsme guerrier. Esprits aventureux, fanatiques d'indépendance, exaltés d'une sainte indignation contre les bourreaux de l'Amérique, chez eux toutes les facultés étaient puissantes, toutes les passions extrêmes: mépris de l'or qu'ils pillaient sur des pillards, cruauté forcenée, constance toute romaine dans leurs expéditions. Pendant quarante ans ils ont égorgé les Espagnols, ruiné leurs galions et étonné le monde. Enfin, les débris de ces modernes rois des mers retournèrent se fixer à Saint-Domingue, dont la moitié devint possession française à la paix de Ryswick en 1697.

Ainsi les Antilles reçurent d'abord dans leur sein une population composée des élémens les plus opposés. Les premiers colons défrichaient eux-mêmes le sol en recrutant dans leurs métropoles des malheureux qui s'engageaient pour un certain temps. Mais les fatigues de la culture dans ce climat débilitant étaient trop au-dessus de leurs forces; aussi accueillirent-ils avec empressement les Africains que la cupidité transporta dans les nouvelles plantations. Plusieurs écrivains ont faussement attribué au vertueux Las Casas la première pensée de la traite des noirs. Déjà en 1502 les Espagnols employaient des nègres aux mines de Haïti; et ce n'est qu'après y avoir remarqué la supériorité de leurs forces physiques et de leur énergie morale, que cet évêque demanda en faveur des Indiens énervés l'emploi exclusif de ces vigoureux travailleurs. Pour la première fois en 1442 un Portugais, Antoine Gonzalès, arracha des noirs à leur pays natal. Sous Elisabeth la traite prit un caractère systématique, et John Hawkins, amiral d'Angleterre, se rendit avec sa flotte à Sierra Léone et y enleva trois cents esclaves. Le signal donné, toute nation européenne occupant des colonies dans le Nouveau-Monde se livra à la traite des noirs. Bientôt les Antilles reçurent une nouvelle population. L'Europe et l'Afrique s'y donnèrent rendez-vous. L'esclavage s'organisa, et avec lui la culture de la canne à sucre, indigène suivant les uns, transplantée suivant d'autres; du cafier venu d'Orient, du coton, du cacao et de l'indigo, sources des richesses du colon. Les métropoles y puisèrent un redoublement de prospérité, et les grandes marines trouvèrent dans ce commerce lointain une école d'intrépides matelots.

Le contact des deux races blanche et noire ne tarda pas à en engendrer une troisième, celle des *mulâtres*. Ceux-ci se sont multipliés avec des nuances infinies, plus ou moins rapprochées de la couleur du père créole et de la mère négresse ou mulâtresse; de là les *métis*, les *quarterons*, les *tiercerons*, les *mamelouks*, etc. L'amour paternel et l'influence artificieuse des femmes de couleur amenèrent avec le temps de nombreux affranchissemens; en sorte que deux populations libres et une esclave sont en présence dans ces îles. De ces origines, de ces situations inégales il est résulté des caractères tranchés, de singuliers préjugés et de violentes passions. Indiquons rapidement les principaux traits de ces diverses physionomies coloniales: et pour cela nous n'aurons qu'à transcrire quelques lignes d'un ouvrage inédit sur les Antilles.

« Les premiers aux colonies par la richesse, « l'éducation et l'autorité, sont les créoles, des- « cendans des colons européens : intelligences « légères, en général incultes, mais vives, pé- « nétrantes, enthousiastes des arts et du mer- « veilleux, dédaigneuses des connaissances phi- « losophiques ; caractères hautains, emportés, « volontaires, mais généreux, hospitaliers et « faciles en affaires. Assez hauts de taille, d'une « complexion sèche, d'une puissante activité « malgré le climat, ils formeraient de mauvais « soldats, quoiqu'intrépides jusqu'à la témérité. « L'ostentation des repas et des fêtes est chez « eux une passion. Ils se prévalent de la noblesse « de la couleur blanche.

« Ensuite viennent les hommes de couleur « libres, ou mulâtres, affranchis ambitieux des « droits politiques et de l'égalité; hommes aux « passions fortes, d'une nature hardie, partici- « pant à la fois des qualités intellectuelles des « blancs et de la vigueur corporelle des nègres. « Ils aspirent sans cesse à fonder pour leur « compte sur les ruines des priviléges!

« Enfin, les noirs esclaves, les plus nombreux, « sont ignorans, superstitieux, rusés par néces- « sité, capables de dévouemens sublimes et « d'atroces cruautés; doués d'une imagination « poétique, ils affectent souvent la stupidité et « ont tous les vices qu'engendre l'esclavage, à « côté de plusieurs vertus qu'on est surpris de « rencontrer dans cet état de dégradation. Le « noir, par lui-même, n'a aucun plan d'avenir; « il n'a qu'une force d'inertie, il ne comprend « que la destruction, aussi funeste à lui-même « qu'à son maître. De là ce vaste système d'em- « poisonnemens transmis par tradition, exercé « autant par habitude que par haine, et qui ra- « vage la population des Antilles comme une « peste permanente!

« Du haut du privilége, les blancs laissent « tomber le mépris sur les mulâtres, hommes « pétris de leur sang. Ceux-ci, humiliés de leur « infériorité sociale, lancent à leurs pères la haine « de l'envie, et se vengent sur les noirs de la « nuance dégradante d'épiderme dont ils sont « héritiers. De leur côté, les nègres, tout en « reconnaissant la supériorité des blancs, cons- « pirent contre eux parce qu'ils sont maîtres, « et haïssent les mulâtres parce qu'ils aspirent « à le devenir.

« Malgré l'acreté de ces préjugés, les créoles « et les hommes de couleur ne sont pas demeurés

Digitized by Google

« étrangers au grand mouvement de civilisation « imprimé par la révolution française. Depuis « cette mémorable époque, l'action constante de « la presse et de la tribune des métropoles a con- « quis légalement dans les Antilles ce que la ré- « volution avait entrepris avec violence. De « nombreuses générations de créoles visitant les « colléges et les universités d'Europe ont perdu « par le frottement les aspérités sauvages qui « distinguaient leur caractère. Elles sont deve- « nues, au contact des frères de la mère-patrie, « plus pénétrables aux idées du progrès, plus « flexibles aux mains du législateur. L'œuvre « d'émancipation politique de la race de couleur « est accomplie; et elle aussi a reçu dans son « sein les vivifiantes lumières de l'instruction. « L'esclavage des noirs est largement modifié. »

Quant aux hommes supérieurs qui ont pris naissance aux Antilles, deux surtout survivront dans l'histoire. L'un appartenait à la classe des dominateurs blancs, l'autre était perdu dans le troupeau des esclaves. Ces deux puissans germes d'héroïsme auraient péri inconnus, si le soleil révolutionnaire n'était venu échauffer le sol qui les recélait. Le nègre Toussaint-Louverture, esclave illettré, de ses fers se fit un glaive, conquit la liberté, vainquit les Anglais, confondit ses rivaux et s'éleva jusqu'à l'humanité et à la modération après la victoire. Par un coup de génie, ce Spartacus africain avait conçu la civilisation de sa race au moyen d'une seconde alliance avec les blancs, sous les conditions de la liberté nouvelle. La destinée ne lui permit pas d'accomplir cette grande pensée. C'est lui qui, écrivant à Napoléon et interrogé par son secrétaire sur le titre qu'il prenait, répondit : « Mettez : Le premier des noirs au premier des blancs. » Le premier des blancs, trompé par de perfides conseils, méconnut le premier des noirs, et perdit par là la plus belle de nos colonies.

Un riche planteur de la Guadeloupe, oubliant tous ses intérêts aux cris de liberté poussés en 89 par la France, se leva, à l'âge où l'enthousiasme s'éteint dans les âmes vulgaires, pour aller porter le tribut de dévouement des colonies à la révolution française. Le comité de salut public devina ce qu'il y avait d'inspiration et de génie dans cette âme ardente : il s'en servit. Le créole républicain, improvisé général, chassa les Anglais de Toulon, devina Bonaparte encore lieutenant, expulsa les Espagnols du Midi, et mourut victorieux et pur dans les champs de la Catalogne. C'était Dugommier.

Les Antilles, station naturelle d'avitaillement pour les armées navales, ont toujours été le sujet de vives contestations et le théâtre de luttes sanglantes entre les puissances maritimes de l'Europe, surtout entre la France et l'Angleterre. Aussi ces mers sont-elles pleines de glorieux souvenirs des frères de la métropole qui ont souvent recruté dans les rangs des habitans de dignes compagnons d'armes. Spécialement occupés des colonies et des expéditions françaises, rappelons les noms qui se sont immortalisés dans ces parages : d'Estaing, Lamotte-Piquet, de Grasse, Villaret; rappelons le combat du Fort-Royal, le siége de la Grenade, la prise de la Guadeloupe, la bataille du canal de Marie-Galante; chaque fait est à lui seul une histoire nourrie d'actions éclatantes. Maintenant, que nous reste-t-il de tant d'efforts, de tant de sacrifices? la Martinique et la Guadeloupe. Saint-Domingue! qui ne connaît son histoire? jadis riche galion de France ancré au milieu des mers d'Amérique, ce n'est plus qu'une carcasse démâtée et à moitié déserte. Excepté Saint-Thomas, occupé par les Danois, Porto-Rico et Cuba, lambeaux précieux des immenses possessions espagnoles, toutes les Antilles sont enveloppées dans les gigantesques bras de l'Angleterre, qui, comme un vaisseau de haut bord, s'est amarrée à tous les points de la terre.

LEVILLOUX, *créole*.

Croquis sur Jean Bart.

Jean Bart! le nom le plus populaire entre tous ceux des marins français, et, il faut le dire, celui auquel s'est attachée la popularité tout à la fois la plus honorable et la plus grotesque! De grands exploits firent la moitié de cette renommée éclatante; quelques plaisanteries de courtisans firent le reste.

Si l'on rencontre un marin brusque, jureur, buvant beaucoup, chiquant toujours, et fumant autant qu'il chique; un marin qui crie et larde sa conversation de termes particuliers à la navigation; un marin qui n'a aucune habitude de la vie des salons, y est embarrassé et peu poli, on dit : « C'est un Jean Bart! » On se figure que tous les marins ont les traits de ce demi-sauvage traditionnel, et par là on fait également tort aux marins d'aujourd'hui et à Jean Bart.

Les officiers de la marine, à présent, ressemblent à tous les gens bien élevés; ils ont de bonnes manières et méritent l'accueil qu'on leur fait partout où on les reçoit et où l'on sait les estimer. Quant à Jean Bart, il n'était point ce qu'on s'est amusé à le faire. Assurément, ce n'était pas un homme du monde, un homme de cour, un de ces élégans qui montraient à Versailles, au petit lever de Louis XIV, leurs riches broderies, leurs dentelles précieuses, leurs longues plumes, et, comme a dit Molière,

Le mérite éclatant de leur perruque blonde.

Digitized by Google

Il n'avait pas eu à perdre tout le temps qu'il fallait aux gentilshommes pour apprendre les grands riens de l'étiquette, l'important vocabulaire de la courtisanerie; dès son enfance il avait couru la mer, et ce n'était ni dans la barque de pêcheur où son père l'avait amariné de bonne heure, ni à bord des navires du commerce hollandais qui furent sa première école d'application, qu'il avait pu se familiariser aux belles manières ou au beau langage. Certes, il devait mal parler Vaugelas, il n'aurait rien entendu à Ninon coquetant, il aurait peu apprécié M. de Benserade; mais tout ce qui était vraiment grand et noble, il le comprenait à merveille. En veut-on une preuve? La voici, entre mille autres que je pourrais choisir.

Jean Bart était capitaine de vaisseau et s'était déjà couvert de gloire dans vingt occasions, dont une seule aurait suffi pour l'illustration d'un officier de marine; il alla à Versailles, où le roi le reçut avec une grande distinction, mais lui parla de son embarquement de 1695 qui n'avait pas du tous les résultats qu'on en espérait. Ce n'était pas un reproche que Louis XIV prétendait adresser au commandant de la division de 1694 qui avait sauvé le convoi des grains en battant l'amiral Hidde : une telle pensée n'était pas venue au roi! Jean Bart n'entendit pas froidement cette appréciation juste d'un fait sur lequel il n'avait pu avoir aucune influence; il n'en témoigna rien au souverain, mais il partit pour Dunkerque, et quand il y fut arrivé, il demanda à aller troubler la pêche des Hollandais, quoiqu'il sût bien qu'une forte escadre anglaise bloquait son port, et que les Anglais avaient armé aussi contre lui. Il sortit, fit une croisière, et quand il rentra en octobre 1696, il écrivit une simple note au comte de Toulouse, amiral de France. J'ai l'écrit autographe sous les yeux, et je le transcris fidèlement. (Il n'a jamais été imprimé.)

« Le Roy ayant dit au chevalier Bart lorsqu'il a eu l'honneur de salüer Sa Majesté, qu'il n'avoit pas esté aussy heureux cette campagne que les précédentes, il vous supplie très humblement, Monseigneur, de vouloir bien informer Sa Majesté:

« Qu'estant sorty de la rade de Dunkerque le 17e mai, la nuit, il fut obligé de traverser, le boutefeu à la main, vingt-deux vaisseaux de guerre anglois qui estoient mouillez hors des bancs pour lui boucher le passage.

« Ensuite, après un mois de croisière, fit rencontre d'une flotte hollandoise, escortée par cinq vaisseaux de guerre, qu'il attaqua, et s'en rendit maistre; brusla trente vaisseaux marchands, dont le moindre était de cinq ou six cents tonneaux, nonobstant une escadre hollandoise de treize gros vaisseaux de guerre, et deux bruslots qui estoient à trois lieues au vent de luy, quand il commença le combat, et qui se trouvèrent à deux portées de canon quand il fut finy, ce qui l'obligea à mettre le feu à quatre desdits vaisseaux de guerre, après avoir mis onze ou douze cents Hollandois dans une frégate de vingt-six pièces de canon qu'il renvoya. Il a de plus, avec une si petite escadre, empesché, cette campagne, la pesche du hareng, de quatre ou cinq cents bastimens, que les Hollandois ont coutume de faire, n'en ayant envoyé cette année que trente ou quarante.

« Après quoy leur flotte destinée pour Moscovie a relasché à Norvège, quoyqu'escortée de huit vaisseaux de guerre, parce qu'ils avoient appris que le chevalier Bart croisoit si fort au nord, qu'ils n'en sont sortis que pour retourner en Hollande, sans avoir achevé leur voyage, après qu'ils l'ont sceu arrivé à Dunkerque. Et leur grande flotte qui avoit coutume tous les ans de faire trois ou quatre voyages dans la mer Baltique, en Norvège, n'en a fait qu'un celle-cy, et cela avec une très grande escorte.

« En sorte que la petite escadre de Sa Majesté qu'il avoit l'honneur de commander a obligé les ennemis pendant cinq mois d'entretenir cinquante-deux vaisseaux, divisés en trois escadres, l'une commandée par le contre-admiral bleu d'Angleterre, nommé Bemboo, l'autre par Mingder, et la troisième par VVanzel.

« Enfin obligé de relascher à la fin de ses vivres, il fut aussy obligé de traverser lesdites escadres de Bemboo et de VVanzel, de trente-trois vaisseaux de guerre qui l'attendoient dans son passage. »

Eh bien, cela est-il assez beau et fier! Y a-t-il là un assez haut sentiment de dignité, blessée d'abord, et ensuite satisfaite! Et sous la simplicité énergique de ce rapport, court, sans emphase, y a-t-il assez de finesse! Comme le nom du chevalier Bart est bien placé dans cette phrase où l'auteur de la note oppose la crainte qu'il inspire, aux forces des Hollandais qui relâchent en Norvége! Qui aurait eu plus d'esprit parmi les courtisans, et qui l'aurait déguisé avec plus d'adresse?

Et c'est cet homme qu'on s'est plu à représenter comme une espèce de paysan grossier, n'ayant d'autre intelligence que celle du métier de la mer! Louis XIV fut sensible à l'action et au récit de Jean Bart; il n'analysa pas grammaticalement, comme auraient fait les savans de l'hôtel de Rambouillet, l'écrit que lui adressait le capitaine de vaisseau, et où l'on aurait pu reprendre tant de fautes de français; il en saisit le sens élevé, il jugea le cœur de Jean Bart par son propre cœur, qui était noble, et il récompensa le commandant de son escadre de Dunkerque en lui accordant deux faveurs : une pension annuelle de 2,000 liv., et pour son fils le grade de lieutenant de vaisseau; puis, le 27 avril 1697, il l'éleva au rang de chef d'escadre.

Digitized by Google

On a raconté qu'à cette occasion, Louis XIV, ayant annoncé lui-même cette grande nouvelle à Jean Bart, dans la galerie de Versailles, celui-ci répondit au roi : « Vous avez bien fait, Sire! » On a dit que cette réponse avait fait sourire les courtisans et inspiré à Louis XIV une bonne repartie : « La réponse de M. Bart est excellente; ce n'est point du sot orgueil, mais la juste conscience de ce qu'il vaut. » Je ne sais si cela s'est passé ainsi; mais je suis très-disposé à le croire. Jean Bart avait vu les courtisans dédaigneux avec lui, comme ils l'étaient avec Molière; il avait compris Louis XIV, et s'était redonné devant tout le monde la place honorable que des railleries avaient essayé peut-être de lui faire perdre dans l'estime du roi.

Maintenant, qu'il se soit présenté à la cour dans un habit d'or doublé de drap d'argent, j'en doute, mais qu'importe? C'était le chevalier de Forbin qui le présentait; Forbin était homme de cour, plaisant de son naturel, et d'ailleurs rival de Jean Bart; pour ces trois raisons, il n'était pas fâché, sans doute, de faire faire une gaucherie au marin dunkerquois; et celui-ci, qui ne connaissait la cour que par sa renommée de luxe et d'éclat, avait cédé aux insinuations de Forbin, qui avait été *montrer l'ours* paré de rubans, aux petits marquis et aux Célimènes de l'œil-de-bœuf.

Un des grands hommes du siècle avait deviné Jean Bart; ce fut Vauban qui, à la paix de 1678, le fit faire lieutenant de vaisseau. Lorsqu'en 1694, Bart, qui était chevalier de Saint-Louis, eut repris sur l'amiral Hidde le convoi de blé venant en France du Danemark et de la Pologne, Louis XIV lui donna des lettres de noblesse. En 1693, il avait combattu sous l'amiral de Tourville à Lagos, et, avec le vaisseau *le Glorieux*, qu'il commandait, avait forcé six bâtimens hollandais de s'échouer et de se brûler. La carrière de Jean Bart, qui pouvait être longue encore parce que la force et l'énergie étaient en lui les mêmes à cinquante ans qu'à trente, se termina bien malheureusement. Il donnait des soins à un armement considérable que nécessitaient les contestations pour la succession d'Espagne, quand une pleurésie le tua en peu de jours. Il mourut le 27 avril 1702, cinq ans, jour pour jour, après qu'il eut été fait chef d'escadre. Il était né d'un marin de Dunkerque, en 1651.

Jean Bart était grand, bien fait, robuste; supportant sans peine toutes les fatigues de la mer. Ses traits étaient réguliers, ses yeux bleus, ses cheveux blonds; il avait le teint frais et animé; l'expression de sa figure était grave, ce qui ne l'empêchait point d'avoir une physionomie *tout à fait revenante*, selon l'expression d'un homme qui l'avait beaucoup connu, son compatriote Faulconnier, le Grand Bailli et l'historien de Dunkerque. Jean Bart était un homme de beaucoup de bon sens, d'un esprit net, et, comme j'espère l'avoir démontré, assez fin; peu brillant dans les conversations, mais solide. Il n'écrivait pas mal, car il disait toujours très-bien ce qu'il voulait dire. Quant à son écriture, elle était lourde, mal conformée, tremblée; sa signature ressemble beaucoup à celle que font les gens du peuple avec des plumes mal taillées ou des allumettes noircies; la voici :

Il savait l'orthographe comme tous les matelots et les gentilshommes de son temps. Il était sobre, actif, intrépide, audacieux, prompt à prendre un parti dans le danger et calme au milieu des combats. La présence d'esprit et le sang-froid ne l'abandonnèrent jamais dans les circonstances difficiles du commandement. Il manœuvrait fort bien un vaisseau et une division. Il se montra toujours désintéressé, aussi ne laissa-t-il aucune fortune. Son fils est mort vice-amiral; c'était un brave et bon officier. Jean Bart a fait souche de bons hommes de mer. Beaucoup de gens qui s'appelaient Bart, et qui n'étaient point les parens de Jean avant son illustration, se sont dits depuis de sa famille.

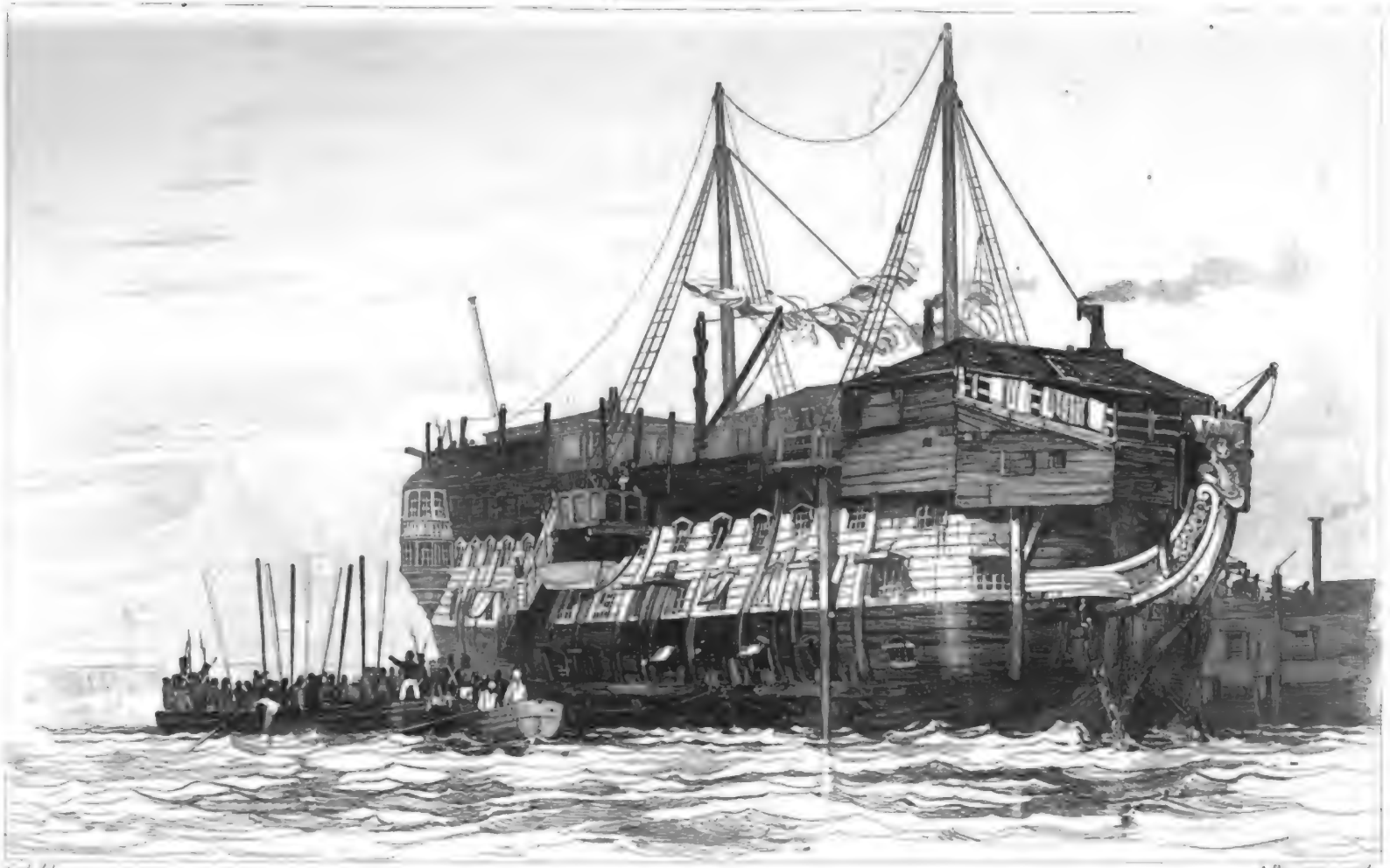
A. Jal.

Les Pontons d'Angleterre.

Ce fut une idée bien ingénieuse, mais bien cruelle, que celle de transformer un vaisseau de guerre en un vaste cachot de prisonniers. A terre, les immenses prisons de guerre, avec leur triple mur d'enceinte, n'offraient que trop souvent aux captifs la facilité de tromper la surveillance d'une garnison nombreuse, et l'inquiète activité des geôliers. Mais à bord d'un vaisseau de ligne, bien mouillé dans une rivière, désarmé de tous ses canons, mais grillé à tous ses sabords, et gardé jour et nuit par d'actives sentinelles, la surveillance devenait plus sûre et plus commode; et là sans beaucoup de frais, on pouvait ensevelir pendant toute la guerre, six à huit cents prisonniers trop serrés les uns contre les autres dans un espace aussi étroit, pour se livrer à des tentatives d'évasion, et trop bien gardés individuellement pour se permettre de comploter contre la sûreté des sbires chargés de réprimer les moindres mouvemens qui auraient eu pour but la désertion de quelques-uns d'entre eux.

L'aspect seul des pontons anglais révélait à

Digitized by Google



Cook del. A. Rouargue sculp.

T. Ier Page 22.

Ponton anglais.

Paris. Imp. Charles Fr^ce Le Fils, r. Rayne, 3

Digitized by Google

nu toutes les misères, toutes les souffrances dont ces sépulcres flottans étaient devenus le théâtre. Un vaisseau dégréé, sans voiles, sans artillerie, mais pourvu à tous ses sabords d'énormes barreaux de fer à travers lesquels des figures hâves et amaigries cherchaient à respirer l'air qui s'exhalait des marais du rivage, tel était le spectacle sinistre qu'offrait chacun des pontons de Chatam, de Portsmouth, ou de Plymouth!

Au-dessus des ponts et des gaillards de ces vastes cachots, on avait élevé des toitures informes destinées à servir d'abri pendant le jour aux malheureux qui venaient demander un peu d'air après avoir épuisé toutes leurs forces à lutter durant la nuit, contre l'atmosphère infecte des batteries ou de la cale.

A chaque instant, l'officier commandant le ponton faisait compter et recompter ses prisonniers pour prévenir ou constater les désertions qu'il redoutait de la part de ces infortunés toujours prêts à exposer leur vie pour tenter le moyen de fuir leurs inflexibles geôliers. D'heure en heure les barreaux de fer des sabords étaient visités, sondés, heurtés dans tous les sens, comme dans les bagnes on heurte, on sonde l'anneau que les forçats traînent aux pieds, et qu'ils essaient sans cesse de limer ou de rompre pour échapper aux gardes qui les suivent sans cesse.

Mais quelque scrupuleuse et quelque prévoyante que fût la surveillance des geôliers anglais, l'adresse des prisonniers était encore plus ingénieuse, et les moyens qu'ils employaient pour s'affranchir de leur prison parvenaient quelquefois à vaincre et à surmonter les moyens qu'on mettait en usage pour les y retenir.

Les personnes qui n'ont jamais connu le tourment d'une longue et intolérable captivité, se feraient difficilement une idée des efforts surhumains que peuvent tenter les captifs pour sortir, ne fût-ce qu'un instant, du cachot où se consume leur vie; l'homme qui une fois rendu à la liberté emploierait pour s'élever dans le monde la moitié des ressources qu'il a trouvées dans son génie pour se soustraire à la prison, parviendrait à coup sûr aux sommités de la fortune ou de la gloire. Mais, par une des infirmités attachées à la faiblesse de notre espèce, ce n'est guère qu'au sein de la captivité que les efforts extrêmes et les volontés constantes sont possibles.

Faire un trou pour déserter d'un ponton, c'était faire un chef-d'œuvre de ruse, de patience et de génie.

Et c'était là ce que faisaient les moindres prisonniers!

Un treillage en bois s'élevait extérieurement sur le flanc de chaque ponton à dix-huit pouces environ au-dessus de la mer. Sur ce treillage veillaient nuit et jour des sentinelles attentives au moindre bruit, au moindre mouvement, au moindre souffle.....

Lorsque la nuit environnait de calme et de silence le ponton dans lequel dormaient les prisonniers, et le rivage gardé par une nombreuse garnison et les flots tranquilles qu'effleurait la brise, on ne pouvait jeter un cri, fredonner une chanson, dire une parole qui ne fût entendue par les sentinelles, recueillie comme un indice alarmant par les hommes de quart, et dénoncée bientôt comme le signal d'une révolte générale.

Et c'est cependant sous ce treillage où les factionnaires veillaient immobiles, que se minait et que s'ouvrait le trou par lequel se glissaient les déserteurs pour plonger silencieusement dans les flots et gagner le bord, pourvus seulement du petit sac en cuir qui contenait leurs effets!...

Pour parvenir à percer ce trou, que de soins, d'adresse il fallait employer! Que de peines surtout il fallait se donner pour le cacher précieusement à la surveillance des geôliers, pendant le travail! Voyez un vaisseau de ligne, mesurez l'épaisseur de son échantillon, de ses bordages extérieurs et intérieurs, la grosseur de sa membrure; eh bien, c'était tout cela que l'on perçait, non pas avec des haches et des scies, mais avec de simples couteaux, de petits canifs, la seule arme, les seuls instrumens qu'on laissât aux mains suspectes des captifs.

Et, lorsqu'à force de travail, de patience et de précautions, on était parvenu à pratiquer le trou, le cuivre de la flottaison du vaisseau se présentait un peu au-dessus de l'eau, et au-dessous des pieds mêmes de la sentinelle placée sur le treillage.

C'était encore un obstacle à vaincre, une feuille de métal à user, plus par le frottement que par une section brusque. Percé trop près du ras de l'eau, le trou aurait fait couler le vaisseau. Percé trop près du treillage des sentinelles, l'éveil aurait été donné à toute la garde du ponton. C'était sur l'endroit favorable, entre ces deux dangereuses extrémités, qu'il fallait tomber. Que de combinaisons, de calculs et de bonheur, pour ne réussir qu'à obtenir la chance de se laisser glisser dans l'eau, ou de se faire fusiller en nageant vers un rivage hérissé de factionnaires et de sbires!

Le trou ainsi pratiqué par quelques prisonniers appartenait de droit à ses *auteurs*. C'était à eux qu'était réservé le privilége d'y passer les premiers. Une fois ce droit passé en usage, il devenait la propriété commune de tous les captifs. Mais pour mettre plus d'ordre et d'économie de temps dans la désertion de ceux qui voulaient se résigner, on tirait les tours au sort, et puis l'on jouait quelquefois aux dés les bons numéros de sortie; car le jeu se mêlait partout dans les habitudes des prisonniers. C'est le compagnon obligé de toutes les situations qui démoralisent notre nature

Digitized by Google

Pour peu qu'un trou fût découvert, l'alarme était donnée par les sentinelles. Tous les Anglais alors se trouvaient sur pied en une minute. Les embarcations du bord, sans cesse disposées à être amenées, étaient mises à l'eau pour faire le tour du ponton; on allumait les fanaux; on comptait et on recomptait vingtfois les prisonniers, réveillés le plus souvent en sursaut; et si par hasard dans leur revue nocturne les embarcations découvraient à la surface des flots quelque malheureux plongeant pour se soustraire à leur poursuite, c'était une chasse à coups de fusil qu'on lui donnait, et quelquefois on ne ramenait à bord qu'un cadavre percé de balles, au lieu du fugitif qu'on avait voulu saisir.

Le moyen de déserter en limant ou en démantelant sur leurs bases les barreaux de fer des sabords, avait été d'abord employé avec succès dans les premières années de la captivité à bord des pontons. Mais ces tentatives répétées avaient fini par provoquer une telle surveillance de la part des Anglais, que l'expédient était devenu impossible. C'était un trou dans le vaisseau qu'il fallait creuser pour avoir quelque chance de succès, et quel succès!

La communauté du malheur et la solidarité des souffrances sont les choses les plus propres à fortifier l'esprit de corps chez les hommes que la même adversité rassemble. Les Anglais employaient tous les moyens de corruption qu'ils pouvaient mettre en usage pour trouver dans les prisonniers les plus misérables, des traîtres disposés à leur révéler les projets d'évasion de leurs camarades. Mais, malgré l'or et la séduction des Anglais, il arrivait fort rarement qu'ils pussent trouver un captif qui leur *vendît un trou*. Car il y avait une religion à bord des pontons, et pour ainsi dire un fanatisme. Cette religion était l'amour de ses compatriotes, ce fanatisme celui de la liberté pour soi et pour les autres.

Le châtiment réservé aux traîtres était du reste aussi prompt et aussi cruel que leur crime avait été lâche. Le traître qui venait à être découvert était mis en lambeaux par ceux qu'il avait vendus et livrés à leurs ennemis.

Cette législation barbare n'était pas celle de la férocité seule, du grand nombre sur la faiblesse de l'individu, c'était celle de tous les sentimens de l'humanité révoltés par ce qu'il y avait de plus odieux pour les prisonniers : le crime d'avoir empêché des captifs de recouvrer ce qu'il y avait au monde de plus cher pour eux.

On cite dans l'histoire des pontons, des évasions miraculeuses. Je n'en rappellerai qu'une : c'est celle qui m'a paru avoir été tentée avec le plus d'audace et consommée avec le plus de bonheur.

Un cutter chargé de poudre s'amarre le long d'un des pontons de Plymouth en attendant le jour pour aller porter des munitions de guerre au vaisseau l'*Egmond* mouillé en rade et disposé à appareiller.

Pendant la nuit un trou s'ouvre à bord du ponton. L'aspirant Larivière s'y fourre le premier : il est suivi par quatre ou cinq autres prisonniers qui parviennent sans être vus à se glisser à bord du cutter, où ils trouvent tout l'équipage endormi soit dans la chambre de derrière, soit dans le logement de devant.

Ils se jettent dans cette chambre et le logement, en refermant sur eux les issues extérieures : ils garrottent ou étouffent les Anglais encore endormis; et vêtus des habillemens dont ils les dépouillent, ils remontent avec le point du jour sur le pont du cutter; l'aspirant, à qui est déféré le commandement de la prise, prie en anglais les hommes de quart à bord du vaisseau, de larguer les amarres pour qu'il puisse appareiller, et le cutter met sous voiles pour se rendre en rade, sans que l'équipage du ponton ait pu remarquer le changement qui s'est opéré dans le personnel du cutter.

Rendu en rade à la faveur d'une forte brise, le cutter passe près du vaisseau auquel il doit remettre les poudres dont il est chargé. Le vaisseau même s'apprête à recevoir le bugalet le long de son bord. Mais à sa grande surprise, après un grain violent qui cache un instant tous les objets autour de lui, il voit le cutter courir au large sous toutes voiles. Cette manœuvre éveille les soupçons. L'*Egmond* fait des signaux que l'on ne comprend pas bien à terre : des ordres sont bientôt donnés à des bâtimens légers qui peuvent poursuivre le cutter fugitif, et ce n'est que lorsque la nuit est venue que l'on peut se flatter d'atteindre le bâtiment chassé.

Mais il était trop tard. Le lendemain de sa fuite, le cutter de l'aspirant Larivière arriva à Roscoff avec ses prisonniers anglais encore garrottés et sa cale pleine des poudres destinées au vaisseau l'*Egmond*.

Ce fut non-seulement avoir fait, comme disaient les prisonniers, *un coup de liberté*, mais encore *un coup de fortune*.

Les Anglais récompensaient ordinairement les beaux actes de dévouement des prisonniers envers leurs compatriotes à eux, en accordant la liberté à ceux qui s'étaient exposés le plus dans un incendie ou dans un naufrage. Un de mes amis, détenu depuis long-temps à bord d'un des pontons de Chatam, voulant mettre à profit la générosité de nos ennemis, parvient à force d'or à obtenir d'un factionnaire anglais qu'il se laissera tomber à l'eau pendant son service, pour lui offrir l'occasion de le sauver. La comédie ainsi arrangée entre les deux acteurs qui doivent la jouer, s'exécute. La sentinelle tombe le long du bord, comme par maladresse. Le prisonnier se précipite sur elle : il nage comme un marsouin, et avec un peu de complaisance de la part du

Digitized by Google

soldat qui se laisse manier le plus commodément possible, l'Anglais qui ne se noyait pas est ramené victorieusement à bord par le Français qui dans toute autre occasion n'aurait pas pris la peine de le sauver.

Huit jours après ce bel acte d'humanité, le prisonnier sauveur était en France, non sans avoir obtenu pour sa noble conduite une mention honorable dans tous les journaux d'Angleterre.

A bord du même ponton quinze ou vingt hommes sont en train de passer par un trou que l'on a eu le bonheur de cacher à la surveillance des Anglais. Une foule de prisonniers se disposent à suivre ceux de leurs camarades qui ont déjà réussi dans leur projet d'évasion. Mais au moment même de la désertion des premiers prisonniers, il prend fantaisie au commandant du vaisseau de faire faire l'appel de son monde. Les prisonniers dont le commis crie les noms, montent par le panneau de l'arrière pour répondre à l'appel et défilent devant le commis après avoir été marqués comme présens, puis ils s'en vont dans la batterie par le panneau de l'avant; mais au lieu de ne plus reparaître sur le pont, ils parviennent à revenir par le panneau de l'arrière comme ils l'avaient fait la première fois, pour répondre à l'appel à la place de leurs camarades déjà absens. Le commis, grâce à cet heureux stratagème, trouva son compte d'hommes, et ce ne fut que lorsqu'une cinquantaine de prisonniers eurent réussi à gagner le rivage, que l'on découvrit le trou par lequel ils s'étaient enfuis, et la ruse que les amis avaient mise en usage pour donner le temps à leurs compagnons de s'évader pendant l'appel.

L'état-major des pontons anglais se composait d'un lieutenant qui commandait le vaisseau, d'un *master* faisant les fonctions de second, de quelques maîtres attachés au navire, et de trois ou quatre aspirans de marine.

Une trentaine de matelots destinés à armer les embarcations, et soixante ou quatre-vingts soldats chargés du service du bord et de la garde des prisonniers sous les ordres d'un sous-officier, composaient l'équipage.

Les prisonniers se couchaient dans des hamacs que l'on dépendait chaque matin au coup de cloche.

Quatre onces de pain gluant, un peu de mauvaise viande ou de morue avariée, quelques onces de légumes secs ou de pommes de terre, composaient la nourriture de chaque captif.

Tous suppléaient à l'insuffisance de cette maigre ration en travaillant à tresser de la paille, à faire de petits navires en os, des boîtes en bois, des chaussons de lisière, de la dentelle, des boutons, etc. Tous ces objets étaient vendus à terre par les soldats anglais qui prélevaient pour leur commission de vente la plus forte partie du prix de ces articles de fabrique française.

Dans ces petites sociétés d'hommes réunis par la captivité et régis par la force, on retrouvait toutes les passions, les faiblesses, l'orgueil, les distinctions et les jalousies que l'on rencontre dans le monde. Les pontons avaient leurs riches, leurs pauvres, leur aristocratie, leur bourgeoisie et leur démocratie.

Les riches, les parvenus que le commerce de la paille ou la vente des chaussons de lisière avaient engraissés, achetaient une place, deux places aux plus indigents; et dans l'étroit espace dont ils étaient devenus propriétaires, ils se carraient avec complaisance et faisaient presque salon à l'abri du mauvais lambeau de serpillière dont ils s'étaient formé une case à part. Tant d'orgueil caché par une guenille sur cinq à six pieds du tillac d'un ponton!

Les plus indigens se mettaient à la solde des richards et leur rendaient à peu près le service de la domesticité.

Les prisonniers que l'on nommait les savans, donnaient des leçons de lecture et d'écriture, de dessin ou de mathématiques aux jeunes gens. Les pontons avaient aussi leurs poètes et leurs auteurs, leurs chansonniers, leurs dramaturges même et leurs acteurs. A bord de quelques-uns d'entre eux on jouait les comédies et les vaudevilles échappés à la verve des beaux esprits du lieu. Quel lieu! quels auteurs et quels théâtres surtout!

Il y avait, comme vous le voyez, de la civilisation raffinée dans ces cloaques de réclusion. Les querelles enfantées par l'aigrissement des caractères et l'exaltation naturelle des esprits, se vidaient en duel.

Les duels étaient terribles; ils avaient tout le ponton pour témoin. La fureur est ingénieuse et la soif du sang a tant d'instinct! Les champions qui voulaient se mesurer, n'avaient ni épées ni sabres. Mais ils prenaient des compas de mathématiques et des rasoirs. Une branche de compas attachée au bout d'un bâton tenait lieu d'épée; une lame de rasoir, emmanchée à l'extrémité d'un bout de fagot, figurait un sabre. L'offensé, comme vous le voyez, pouvant user dans ce dénuement apparent de tout moyen de destruction, avait encore le choix des armes. On se perçait à coups de pointe de compas, on se hachait à coups de rasoirs, et la galerie déclarait alors l'honneur satisfait!.... Les prisonniers français, en renonçant à toutes les douceurs et toutes les consolations de la vie à leur entrée à bord des pontons, avaient conservé ce préjugé où l'honneur qui se venge se satisfait dans le sang d'un duel!....

Ah! c'est avoir assez parlé de ces effroyables cachots! Il faudrait pouvoir les oublier pour la gloire de nos nouveaux alliés et pour ne pas risquer peut-être de réveiller dans le cœur des anciens prisonniers de guerre l'une de ces cuisantes

Digitized by Google

douleurs qu'ils doivent encore éprouver en lisant ce mot affreux, ce mot de désolation et d'agonie : PONTONS D'ANGLETERRE.

ED. CORDIÈRE.

La Gaule maritime.

LES GALLO-LIGURES. — LES PHÉNICIENS. — LES RHODIENS. — MASSALE (MARSEILLE).

I.

Les traditions les plus lointaines que les historiens antiques nous aient conservées sur la Gaule, nous montrent des clans galliques établis sur les rives de la Manche, du grand Océan, et sur celles de la Méditerranée, où ils se mélangèrent bientôt de tribus liguriennes sorties de l'Ibérie (Espagne).

Les arts et le commerce étaient complètement inconnus à ces populations plongées dans les ténèbres de la barbarie : presque nues, se peignant ou se tatouant le corps comme les sauvages de l'Amérique, errans et nomades, ils n'avaient pour toute marine que de petites barques d'osier recouvertes d'un cuir de bœuf; et pourtant, les Gallo-Ligures, avec l'intrépidité naturelle à leur race, se lançaient sur ces fragiles esquifs à travers les écueils et les brisans des côtes provençales ou languedociennes, affrontant mille périls pour s'emparer du poisson de mer nécessaire à leur subsistance, ou du corail dont ils ornaient leurs armes et leurs vêtemens.

Les anciens, dont l'imagination poétique aimait à envelopper de symboles l'origine des nations, personnifièrent ces populations primitives en deux héros fictifs : les Liguriens des bords de la mer et les Gaulois des Basses-Alpes et des Cévennes, devinrent *Ligur* et *Albion* (de *Alb*, montagne, en langue gallique), fils de Neptune, géans farouches et indomptés.

Tandis qu'Albion et Ligur dominent dans la contrée, arrive le grand Hercule, non point ce robuste athlète, à demi sauvage, qui revit dans les marbres de la Grèce, mais l'Hercule oriental, l'Hercule phénicien, voyageur infatigable, conquérant civilisateur, être mystérieux dont l'existence est attachée à celle de la ville de Tyr.

Débarqué près de l'embouchure du Rhône, dans la vaste plaine de la *Crau*, le héros phénicien fut brusquement assailli par Albion et Ligur. Après avoir épuisé en vain son carquois, Hercule, dépourvu de moyens de défense, allait périr sous les coups de ses ennemis, lorsqu'une pluie de pierre tomba du ciel.

Se jetant aussitôt sur ces armes envoyées par Jupiter, l'auteur de ses jours, Hercule recommença le combat, et mit en fuite les fils de Neptune; puis il s'avança dans l'intérieur du pays, appelant autour de lui les habitans du fond de leurs forêts, leur enseignant à labourer la terre, à bâtir des demeures plus commodes : « Il éleva lui-même, dit l'historien grec *Diodore de Sicile*, une grande cité nommée *Alesia*, qui devint la métropole de toute la Gaule, et construisit une large route qui s'élança des cimes des Pyrénées à celle des Alpes, en passant par le Roussillon, le Languedoc et la Provence. »

« Les divinités célestes, dit le poète *Silius Italicus*, le contemplèrent fendant les nuages, et brisant les cimes de la montagne. »

Mais quand Hercule fut retourné en Orient, la cité d'*Alesia* et les autres établissemens qu'il avait fondés déchurent rapidement, et la vieille barbarie effaça presque toutes les traces de son glorieux passage.

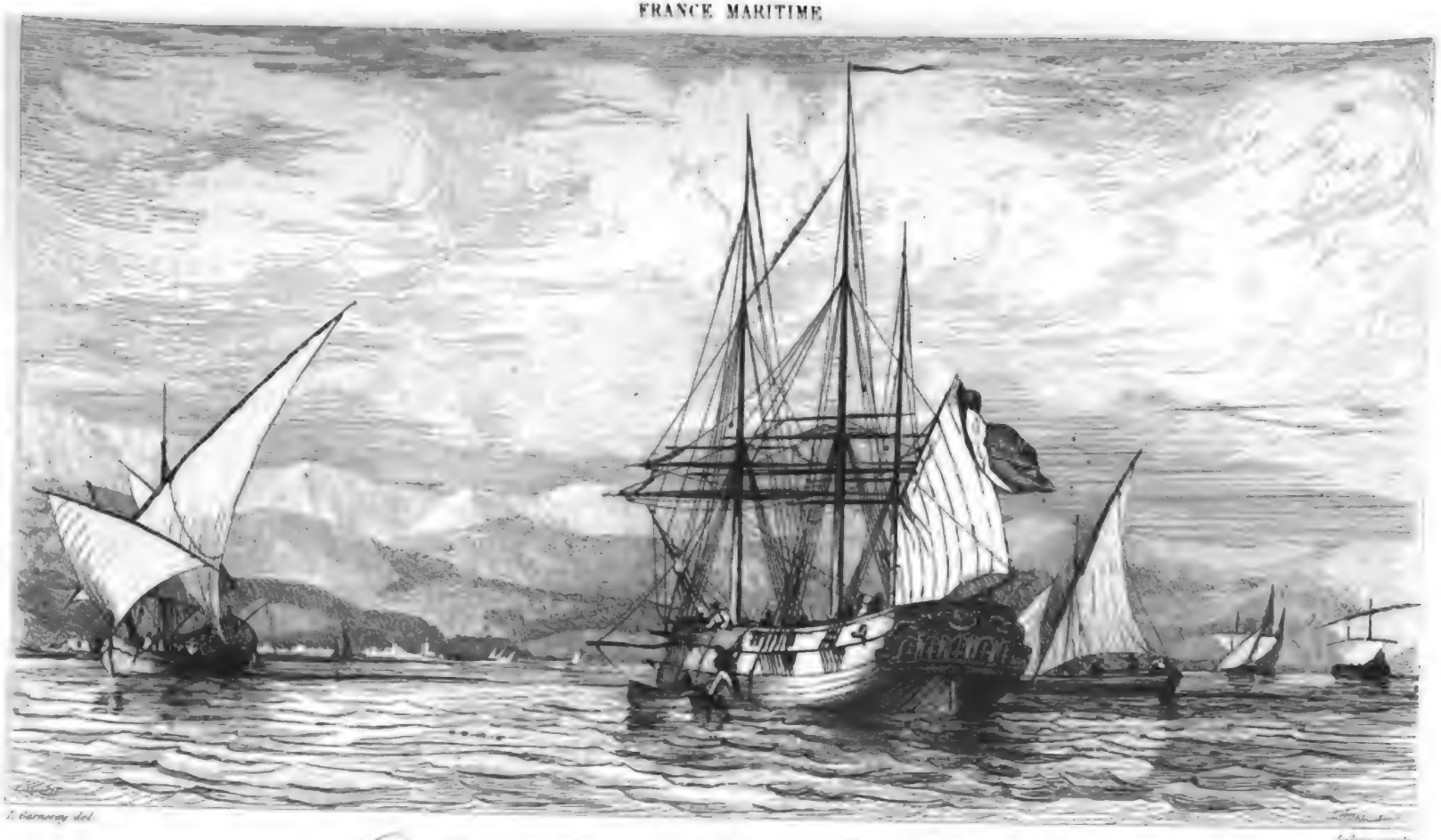
Le sens de cette légende est facile à saisir, surtout depuis la publication de l'excellente *Histoire des Gaulois* de M. Amédée Thierry.

Hercule n'est autre évidemment que le peuple tyrien incarné dans un personnage idéal; ses aventures ne sont point des fables poétiques, mais des allégories qui traduisent, dans le langage symbolique de la mythologie, les faits réels de l'histoire phénicienne.

Les navigateurs orientaux furent donc les premiers hommes civilisés avec lesquels les Gaulois contractèrent quelques relations; il fallut que les étrangers achetassent le droit de pénétrer dans le pays par une victoire sur les tribus des Bouches-du-Rhône, victoire dans laquelle les cailloux innombrables qui couvrent la plaine de la *Crau* (*Crau*, ou *Craie*, de *Craigh*, pierre), servirent de projectiles aux frondeurs phéniciens, privés de munitions.

Les Tyriens, parvenus au comble d'une prospérité commerciale dont Venise, Gênes ou les communes flamandes du moyen âge donneraient à peine une faible idée, couvraient alors de leurs comptoirs et de leurs florissantes colonies toutes les côtes de l'Afrique septentrionale et de l'Espagne; attirés dans le midi de la Gaule par le désir d'y établir des factoreries et des stations pour leurs navires, ils revinrent bientôt s'y fixer en grand nombre lorsqu'ils eurent découvert les abondantes mines d'or et d'argent que recélaient, en ces temps reculés, les Alpes, les Pyrénées et les Cevennes; ils se livrèrent avec ardeur à l'exploitation de ces riches filons, aidés par les indigènes, qu'ils initièrent en récompense aux élémens des arts utiles, et pratiquèrent, pour faciliter les communications, la

Digitized by Google



J. Garnerey del.

Lelieux sculp.

Différents Batimens de la Méditerranée

Paris Imp. Chardon Fne & fils r. Racine 5

Digitized by Google

voie gigantesque dont les Romains retrouvèrent et réparèrent plus tard les débris.

Une partie de ces intrépides voyageurs, remontant le Rhône et la Saône, allèrent chercher de nouvelles découvertes et de nouvelles richesses jusque dans la Gaule centrale, où ils bâtirent *Alésia*; les autres fondèrent *Nemausos* (Nismes), et continuèrent, outre les travaux des mines, un grand commerce d'échanges avec les Gallo-Liguriens maritimes, exportant du fer, des grenats, du corail, alors commun près des îles *Stœchades* (les îles d'Hyères), et important du verre, des tissus, des métaux travaillés et des armes.

Plusieurs siècles s'écoulèrent : la métropole des Phéniciens, la grande Tyr, ayant été prise et saccagée par les Assyriens, la puissance des Phéniciens ne se releva pas complètement de ce coup terrible; tous rapports cessèrent peu à peu entre les colonies des rives de la Méditerranée et l'intérieur de la Gaule, et ces colonies tombèrent successivement au pouvoir des Rhodiens, à mesure que l'active et ingénieuse race hellénique commença de se répandre des mers Egée et Ionienne dans la Méditerranée.

Les révolutions de la Grèce empêchèrent les Rhodiens de mettre à profit l'héritage des possessions tyriennes en Gaule, et, vers l'an 600 avant Jésus-Christ, leurs établissemens étaient réduits à une très-médiocre importance, lorsqu'un vaisseau de la ville grecque de Phocée, en Eolie, vint jeter l'ancre dans un golfe situé à droite de l'embouchure du Rhône.

C'était un jour de grande fête parmi les Ségobriges, tribu gallique des bords de ce golfe. Nann, leur chef, donnait un banquet public pour le mariage de sa fille, qui devait, après le repas, déclarer librement son choix entre les prétendans à sa main. Les Gaulois et les Ligures, assemblés en foule, accueillirent amicalement les Grecs, et les emmenèrent, à peine débarqués, au festin de Nann.

La jeune fille, Gyptis ou Petta, parut à la fin du banquet, un vase rempli d'eau à la main ; elle promena ses regards sur l'assemblée, hésita un moment, puis, s'arrêtant en face du patron du navire grec, jeune marchand appelé Euxène, elle lui tendit la coupe.

C'était ainsi que, suivant la coutume des Gallo-Liguriens, une jeune fille désignait l'époux qu'elle préférait.

Nann crut reconnaître dans cette inspiration soudaine un ordre des dieux ; loin de s'opposer au vœu de sa fille, il nomma sur-le-champ le Phocéen son gendre, et lui concéda pour dot les terres voisines du lieu de son debarquement.

L'heureux Euxène ne quitta plus les rivages où il avait trouvé si subitement une amante et une seconde patrie : « Il fit repartir pour Phocée son vaisseau et quelques-uns de ses compagnons, chargés de recruter des colons dans la mère-patrie. En attendant, il travailla aux fondations d'une ville qu'il appela Massalie (d'où nous avons fait *Marseillo* en provençal et Marseille en français); elle fut construite sur une presqu'île creusée en forme de port vers le midi, et attenante au continent par une langue de terre étroite (1). »

Une multitude de jeunes Phocéens quittèrent aussitôt l'Eolie, emportant avec eux des outils de tous genres, des graines, des plants de vigne et d'olivier, dont la culture était encore ignorée des Gaulois, et l'on vit promptement arriver devant la cité nouvelle d'Euxène, plusieurs longues galères à cinquante rames, portant à la proue l'image sculptée d'un phoque, armes parlantes de Phocée.

Les émigrans déposèrent solennellement, dans un temple rustique élevé à la hâte, un feu pris sur l'autel du principal temple de leur ancienne patrie, et une statue représentant la grande Diane d'Ephèse : puis ils se réunirent à la petite colonie d'Euxène, défrichèrent les forêts des bords du golfe, construisirent une flotte, relevèrent plusieurs des anciens forts et comptoirs des Phéniciens; et Massalie, à peine sortie de terre, devint en très-peu de temps, grâce à son heureuse position et à l'industrie de ses citoyens, l'une des places de commerce les plus florissantes de la Méditerranée.

Elle faillit toutefois, avant la mort de son fondateur, être anéantie au milieu de ses prospérités naissantes. Nann, le beau-père d'Euxène, était toujours resté l'ami fidèle des colons ; mais son successeur, Coman, animé de sentimens bien opposés, et jaloux de l'accroissement rapide de Massalie, résolut d'attaquer cette ville par trahison, et d'en exterminer les habitans. Les Massaliotes, qui ne se défiaient nullement de lui, étaient perdus, si une parente de Coman, amoureuse d'un jeune Grec, n'eût révélé à son amant le sinistre projet du chef des Ségobriges.

Les Massaliotes coururent aux armes, et, tombant à l'improviste sur ceux qui comptaient les surprendre, taillèrent en pièces Coman et sa tribu ; cette victoire ne les tira pas de péril ; toutes les populations liguriennes de la Provence se levèrent en masse pour venger leurs alliés, les Ségobriges, et mirent le siége devant Massalie.

La ville hellénique était réduite à l'extrémité : sa perte était certaine, lorsqu'une immense horde de Gaulois, conduite par le fameux Bellovèse, passa le long de la Durance, se dirigeant vers la haute Italie, dont elle allait faire la conquête.

Les Massaliotes, dans leur détresse, implo-

(1) Amédée Thierry, *Histoire des Gaulois*.

rèrent le secours de ces formidables étrangers ; l'éloquence grecque toucha les héros de l'armée gallique; ils attaquèrent les Ligures, les battirent et les forcèrent de conclure la paix avec les Massaliotes, à des conditions avantageuses pour ceux-ci.

Massalie ne vit plus se reformer de coalition contre elle parmi les Gallo-Ligures; cependant ces tribus, *sobres, rusées, dures à la peine*, disent les historiens de l'antiquité, tout en trafiquant avec les Massaliotes, tout en leur fournissant des ouvriers, des laboureurs, des matelots, cessèrent rarement leurs sourdes hostilités contre la colonie phocéenne. Dès que se levait le terrible vent *kirk*, ou qu'à l'horizon montait un grain menaçant, les Ligures de la côte, audacieux corsaires, sortaient en foule de toutes les criques et de toutes les anses, bondissaient sur la cime des flots tourmentés, avec leurs petites barques et leurs radeaux soutenus par des outres, et allaient assaillir les vaisseaux marchands battus de la tempête.

Les nombreuses îles de ces parages étaient autant de repaires de pirates: la répression des brigandages des Ligures coûta une peine infinie à la marine massaliote; en vain les Grecs s'emparèrent des îles, construisirent dans quelques-unes des forts, y placèrent des garnisons; les pirates se firent d'autres refuges sur le continent, et ne cessèrent que très-tard d'infester les rivages de la Gaule et de l'Italie (1).

Les Ligures du Languedoc, plus civilisés que ceux de la Provence, employaient plus honorablement leur aptitude à la navigation; et leur principale cité, Narbo (Narbonne), était depuis longtemps le centre d'un commerce maritime assez étendu: ils eussent pu devenir pour les Massaliotes de redoutables concurrens; mais, environ trois siècles et demi avant Jésus-Christ, deux grandes tribus de Belges ou Gaulois du Nord, les Arécomices et les Tectosages, franchirent les Cevennes et débordèrent sur tout le Languedoc. Cette invasion ruina complètement la puissance des Ligures de la rive droite du Rhône, tandis que des révolutions lointaines réagissaient au contraire de la manière la plus favorable sur la prospérité de Massalie.

Phocée, la mère-patrie de Massalie, à la veille de succomber devant les armées persanes maîtresses de l'Asie-Mineure, fut abandonnée par ses habitans qui préférèrent l'expatriation à la servitude. La plupart de ces exilés volontaires vinrent chercher un asile chez les Massaliotes, et doublèrent ainsi la population et les richesses de la colonie devenue métropole. De grands travaux rendirent le port plus sûr et plus commode: la ville, s'élargissant continuellement, couvrit toute la surface de la presqu'île sur laquelle Euxène avait bâti autrefois quelques centaines d'habitations; et une forte muraille, flanquée de nombreuses tours, isola la péninsule du continent et protéga le port.

Massalie, quoique vaste et populeuse, n'offrait pourtant pas encore l'aspect grandiose et monumental qui caractérisa plus tard les villes de la Gaule romaine: quelques édifices publics, quelques temples seuls, revêtus de marbre et couverts de tuiles, surgissaient parmi des maisons de bois et de chaume.

Dès cette époque, Massalie était déjà une puissance maritime du second ordre, et ne craignit pas d'entrer en lutte avec les Carthaginois, dont les intérêts étaient en contact avec les siens. Les Massaliotes eurent l'avantage dans quelques rencontres navales, étalèrent sur leurs places publiques les dépouilles de la fière dominatrice des mers; et Carthage, que d'autres embarras empêchaient sans doute de réunir toutes ses forces pour accabler sa jeune rivale, accepta un traité imposé par Massalie.

Les Massaliotes puisèrent dans leurs succès une confiance et une ardeur toujours croissantes: la sécurité que leur inspira la protection des dieux, manifestée par de si constantes faveurs, donna une forte impulsion à leur esprit aventureux et calculateur tout à la fois. Tout le rivage de Gaule et d'Espagne, depuis *Monaco* jusqu'à *Denia* (dans le royaume de Valence), se couvrit d'établissemens massaliotes qui grandirent avec rapidité, et, de simples factoreries, s'élevèrent au rang de belles et riches cités maritimes; les dernières colonies rhodiennes, *Rhodanousia* (située à l'ouest de l'embouchure du Rhône appelé alors *Rhodanos*, et *Rhoda* (Roses en Catalogne), enveloppées par les possessions massaliotes, se rangèrent d'elles-mêmes sous le patronage de la grande ville phocéenne. Vingt places importantes, les unes d'origine phénicienne ou rhodienne, les autres de fondation nouvelle; le port d'Hercule Monœcos (Monaco); Nicœa (Nice); Antipolis (Antibes); Athenopolis (la ville d'Athénê ou de Minerve; elle n'existe plus); Olbia (Eaube); Tauroention (le Bras de Saint-Georges et l'Éviscat); Héraclée Cacabaria (Saint-Gilles); Rhodanousia; Agathê Tuchê ou Bonne Fortune (Agde); Rhoda (Roses); Emporion (Empurias); Halônis; Dianion (Denia) furent les entrepôts et les succursales de Massalie. Les Massaliotes élevèrent de plus nombre de forteresses aux bords de la mer et dans les îles, pour protéger leur commerce, et plusieurs tours pour servir de phares, entre autres une très-célèbre près de la barre du Rhône.

Le commerce de l'heureuse république ne prospérait pas moins dans l'intérieur de la Gaule que sur les bords de la Méditerranée: remontant du Rhône dans la Saône, puis de là gagnant facilement la Seine et la Loire, les trafiquans

(1) Amédée Thierry, *Histoire des Gaulois*.

Digitized by Google

massaliotes semèrent le long de toutes les grandes rivières des comptoirs nombreux, où ils obtenaient, en échange des productions du midi et de l'orient, celles des diverses régions de la Gaule et de la Grande-Bretagne.

Massalie, toute livrée à la fièvre des voyages, des courses maritimes, des spéculations industrielles, ne voyait peut-être point encore fleurir dans son sein ces académies, ces écoles littéraires, qui plus tard, durant les longs loisirs de la domination de Rome, lui valurent le titre de seconde Athènes; mais les sciences exactes y étaient cultivées avec éclat, et beaucoup de ses citoyens se distinguèrent par leurs travaux sur les mathématiques, l'astronomie, la physique, la géographie, la mécanique, et sur toutes les connaissances applicables à la navigation. « Le » Massaliote Pythéas, contemporain d'Alexandre » le Grand, détermina la latitude de sa ville natale » d'après l'ombre du gnomon; et l'exactitude de » ses calculs a surpris les savans modernes, qui » ne diffèrent avec lui que de quarante se- » condes. Il fut aussi le premier qui constata » la relation des marées avec les phases de la » lune (1). »

Voyageur audacieux et infatigable, Pythéas exécuta l'une des plus vastes expéditions de l'antiquité : il fit le tour de la plus grande partie de l'Europe, depuis les bouches du Tanaïs dans le Pont-Euxin jusqu'à la Scandinavie, en parcourant toute la Méditerranée, tournant l'Espagne, et remontant de l'Océan Atlantique dans la mer du Nord : on prétend même qu'il parvint jusqu'au cercle polaire.

L'exagération de ses récits et l'étrangeté de ses systèmes discréditèrent cet homme remarquable chez les anciens, moins scrupuleux pourtant d'ordinaire en fait de merveilleux; mais la perte de ses ouvrages, dont il nous reste à peine quelques fragmens, n'en est pas moins très-digne de regret. Les principaux étaient le *Périple du monde* (voyage autour du monde) et le *Livre de l'Océan*.

Un autre Massaliote, Euthyménès, s'illustra vers le même temps par un voyage de découverte sur les côtes d'Afrique au-delà des Colonnes d'Hercule (le détroit de Gibraltar). En ces âges reculés, où la méthode analytique, l'observation patiente des faits et l'expérience d'une longue suite de siècles n'avaient point encore ouvert aux sciences naturelles leur véritable voie, les hommes les plus instruits et les plus judicieux admettaient souvent de singulières hypothèses pour expliquer les phénomènes de la nature. Euthyménès, d'accord avec beaucoup de philosophes et de physiciens grecs, attribua la douceur des eaux de l'Océan méridional à la proximité du soleil qui leur donnait une sorte de coction, et les inondations périodiques du Nil, aux vents étésiens qui, refoulant pendant un certain temps les eaux du fleuve vers sa source, les laissaient ensuite retomber avec violence, lorsqu'ils cessaient de souffler.

Le gouvernement de Massalie était une aristocratie moitié héréditaire, moitié censitaire, les citoyens jouissant d'une certaine fortune ayant droit de siéger dans le grand conseil des *Timoukhes* à côté des patriciens, descendans des fondateurs de la cité. Quant à la religion, l'illustre colonie phocéenne l'avait empruntée à la Grèce, sa mère-patrie : trois divinités principales étaient honorées par les Massaliotes, et passaient pour présider aux destinées de la république; savoir : la Diane d'Ephèse, divinité d'origine orientale et symbolique, dont le culte secret voilait sous ses mystères la déification des forces créatrice et protectrice de la nature; Minerve, sous le nom hellénique d'Athônê; et l'Apollon delphien.

Apollon, et non pas Neptune, était chez eux le Dieu de la mer et des nautonniers : son culte était souillé d'une de ces coutumes cruelles qu'on retrouve, comme des vestiges ineffacés de la barbarie primitive, dans les rites religieux des peuples les plus policés de l'antiquité.

« Toutes les fois que les Massaliotes étaient tourmentés de la peste, rapporte le satirique Pétrone, un indigent se présentait afin d'être nourri une année entière de mets délicats, aux frais du trésor public. L'année écoulée, cet homme, orné de verveine et de vêtemens sacrés, était promené par toute la ville avec des exécrations, pour que les maux de la cité retombassent sur lui, puis on le précipitait du haut d'un rocher dans la mer. »

Lorsqu'éclatèrent les fameuses guerres puniques, le rôle de Massalie ne pouvait être douteux : comme son intérêt le lui prescrivait, elle embrassa chaleureusement la cause de Rome, puissance territoriale dont elle pensait n'avoir rien à craindre, contre les Carthaginois, qui aspiraient à l'empire exclusif de la Méditerranée.

La chute de Carthage sembla le triomphe de Massalie, non moins que celui de Rome : Massalie hérita du commerce de Carthage dans tout l'Occident, comme elle avait hérité des colonies de Tyr et de Rhodes en Gaule : puis les prodigieuses conquêtes des Romains ouvrirent aux navires massaliotes les mers orientales de Grèce et de Syrie; et la république phocéenne, par l'immense développement de sa puissance et de ses richesses, égala un moment l'antique splendeur de la Phénicie.

Nous jetterons un coup d'œil, dans un second article, sur les causes qui firent décliner assez promptement cette éclatante fortune, avant de

(1) Amédée Thierry, *Histoire des Gaulois*.

Digitized by Google

passer aux fastes des tribus maritimes de la Gaule occidentale.

HENRY MARTIN.

La Caronade[1].

C'est une bizarrerie remarquable dans ce siècle réputé celui de la philantropie, que l'art ait doté l'humanité de l'une des machines les plus destructives qui soient sorties de la pensée des hommes.

La caronade, canon terrible, d'un nouveau modèle, la caronade, appelée ainsi du nom de son auteur, l'Ecossais J. Caron, est une modification du canon ordinaire, et inventée pour être employée spécialement à bord des vaisseaux de guerre.

Cette pièce d'artillerie, par sa conformation seule, a, sur le canon, plusieurs avantages très-appréciables dans sa spécialité. Elle est moins matérielle, par conséquent moins nuisible à la stabilité des vaisseaux et à la solidité du pont qui la supporte; plus manœuvrable avec moins de bras qu'un canon de même calibre, elle reçoit un boulet trois fois aussi gros que les canons ordinaires de la même pesanteur. Ce dernier avantage est tel, qu'il triple la force guerrière d'un navire, en lui permettant de porter une artillerie d'un calibre deux fois plus fort que celui qui lui est assigné par sa construction.

La caronade, à dire vrai, a un désavantage, comparée à l'ancien canon; c'est celui de ne pas lancer son boulet à une aussi grande distance; mais cet inconvénient, loin d'avoir été une objection pour l'emploi de la caronade sur les vaisseaux, a plutôt contribué à faire adopter l'usage de ce terrible instrument de mort; en effet, cette moins grande portée a nécessité le rapprochement des vaisseaux combattans; et cette circonstance sert convenablement l'impatience et l'ardeur des marins; les coups deviennent plus sûrs et plus fréquens; le ravage plus grand, la fin des combats plus prompte.

La gravure très-exacte qui accompagne cette description peut donner une idée parfaite de la caronade. Sa forme n'est pas aussi élégamment modelée que celle du canon; l'œil est choqué de la disproportion entre le raccourcissement de la pièce et le diamètre renforcé de la *culasse;* mais on présume, par la grosseur de cette culasse, des diamètres de *l'âme* et de la bouche.

L'affût de la caronade a reçu les modifications que nécessitent la forme de la pièce, et les efforts plus grands produits par chaque explosion. La caronade n'a pas de *bras* ou *tourillons* pour reposer sur son affût, elle est supportée par son milieu au moyen d'un *boulon-tourillon* en fer, qui repose par ses extrémités dans des *crapaudines* fixées sur les *flasques* de l'affût, après avoir passé dans un *dez* saillant en-dessous de la pièce, et faisant corps avec elle. Dans cette position, la caronade est très-librement balancée pour recevoir les inclinations requises par le pointage.

L'exercice d'une caronade sur un affût roulant, comme celle dont nous donnons la gravure, et dont le boulet est supposé peser douze livres, exige six canonniers pour sa manœuvre : un chef de pièce, quatre servans, un pourvoyeur. Le *chef de pièce* est le canonnier le plus expérimenté des six; ses fonctions exigent un grand tact, fruit d'une longue habitude et de nombreuses expériences; c'est lui qui dirige les coups de sa caronade. Parmi les quatre servans, il y a celui qu'on appelle le *chargeur :* ses fonctions consistent à placer et bourrer dans la pièce la poudre et les projectiles. Ce doit être un homme de courage et d'adresse; il est le plus exposé de tous les servans, en ce que, pour charger la caronade, il lui faut se placer presque devant sa bouche, et comme il peut arriver que quelques parcelles enflammées, restées dans l'âme de la pièce après un coup tiré, embrasent la nouvelle gargousse au moment qu'il la refoule, il est exposé à être emporté et broyé par l'explosion; d'ailleurs, le chargeur étant forcé de se mettre en dehors du *sabord* ou embrasure, pour charger la caronade, il présente son corps à découvert à la mousqueterie de l'ennemi.

Les trois autres servans assistent le chef de pièce dans le pointage de la caronade, et dans son maintien contre les mouvemens et le roulis du vaisseau.

Le pourvoyeur est ordinairement le moins expérimenté des six-canonniers; son nom vient de ce qu'il est chargé de pourvoir continuellement la caronade de poudre. Aussitôt qu'il a délivré celle qui lui a été confiée, il court en chercher une autre aux soutes; il la renferme dans un étui en cuir appelé *gargoussier*, et prévient le chef de pièce de son retour à son poste.

Tout ce qui vient d'être dit des fonctions des servans, sont celles affectées spécialement à chacun; mais il en est une qui leur est commune; ce sont, lorsqu'il faut agir de force pour rentrer la caronade après qu'elle a tiré, les dispositions et les efforts nécessaires pour la placer en position d'être rechargée, et pour la remettre en batterie après qu'elle a reçu sa charge. Pour cette manœuvre ils agissent ensemble sur des appareils disposés pour cela, et qu'on appelle *palans*.

(1) Nous décrivons ici l'ancienne caronade; plus tard nous indiquerons les améliorations que cette arme a subies.

Digitized by Google

Le palan est un appareil très-usité dans toutes les œuvres de force, et surtout en marine, pour multiplier la puissance des hommes lorsqu'ils remuent ou élèvent des fardeaux d'une grande pesanteur. Il se compose de deux *poulies*, à un ou plusieurs rouets, renfermés dans ce qu'on appelle la caisse de la poulie, et tournant sur un essieu commun qui s'appuie par ses extrémités dans l'épaisseur des côtés de la caisse. Un cordage passé sur ces rouets, par des retours correspondans, unit les deux poulies, et complète le système. Si l'une des poulies est adaptée au moyen d'un croc sur le corps à mouvoir, et que l'autre poulie soit également adaptée à un point fixe, comme une muraille, il est clair qu'en agissant avec force sur le cordage, les deux poulies tendront à se réunir, et par conséquent le corps en mouvement tendra vers le point fixe. Plus les rouets sont multipliés, plus la force des hommes agissans est augmentée, mais plus aussi le temps nécessaire pour la réunion des deux poulies augmente dans le même rapport, ou, ce qui est la même chose, plus le corps à mouvoir se meut lentement; ainsi, si les hommes agissent plus facilement, il faut qu'ils agissent plus longtemps.

Pour mettre la caronade *en batterie* ou *au sabord*, les servans usent de deux palans, un pour chaque côté; chacun d'eux est croché par sa poulie simple à un *piton* sur l'arrière de l'affût, la poulie double dans une *boucle* plantée dans la muraille du navire, près du sabord. Les canonniers, pour remettre leur pièce en batterie à bord d'un vaisseau, rendent cette manœuvre moins pénible, en profitant avec tact des inclinaisons du vaisseau favorables à leur manœuvre; quelquefois même, par cette seule inclinaison, la pièce, quelque lourde qu'elle soit, se rend au sabord d'elle-même sur ses roulettes.

Il ne faut qu'un palan pour mettre la pièce en retraite afin de la charger. Celui-ci a l'une de ses poulies fixée derrière et au bas de l'affût, et l'autre poulie en arrière l'est à un anneau attaché au pont, un peu en arrière de la caronade. Le recul de la pièce, après avoir tiré, aide beaucoup cette manœuvre.

On remarque aussi, dans la gravure, un gros cordage dont l'un des bouts est fixé par un gros nœud à un anneau enfoncé dans la muraille du vaisseau, près du sabord, et dont l'autre bout, qui n'est point en vue, a été passé dans le trou d'une pièce de fer qui fait corps avec la caronade, pour aller se fixer de la même manière à la muraille du vaisseau, de l'autre côté de la caronade. Ce gros cordage est appelé *brague*, et sert à contenir la pièce dans son recul, après qu'elle a tiré, et à limiter ce recul. La résistance opposée par la brague au recul de la caronade, communique à la muraille du vaisseau un ébranlement nuisible à sa solidité; encore, dans la gravure ci-jointe, cet ébranlement est en partie amorti par le recul que ce genre de brague permet à la pièce; mais il est une installation de brague qui ne permet aucun recul, et qu'on appelle *brague fixe :* alors la secousse transmise à la charpente du navire est d'autant plus violente, qu'elle est plus immédiate, et leurs répétitions ruineraient promptement le bâtiment. Mais il importerait peu qu'un navire ne pût servir après un combat, s'il avait vaincu dans ce combat; au moins telle est la maxime des Anglais.

D'autres instrumens servent à la manœuvre de la caronade : deux leviers, l'un en bois appelé *anspect*, l'autre en fer appelé *pince*, servent à embarrer sous les flasques de l'affût, pour faciliter le pointage, à droite ou à gauche; à balancer la pièce sur son boulon de support, pour diriger son axe en haut ou en bas dans le pointage. Un coussin et un coin en bois servent à soutenir la culasse de la caronade, et à maintenir le pointage.

Le chef de pièce est armé d'une corne d'amorce, qu'il porte en bandoulière de gauche à droite : cette corne est remplie de poudre pour amorcer la caronade; d'une petite boîte en ferblanc qu'il porte devant lui par une courroie en ceinture : cette boîte est remplie d'étoupilles, espèce d'artifice qui sert à amorcer plus promptement; d'une sonde et d'un dégorgeoir pour dégorger la lumière de la pièce et percer la gargousse lorsqu'on charge la caronade.

L'ustensile qui complète l'armement d'une caronade, c'est la platine, espèce de batterie de fusil (car les canons des vaisseaux, ceux même dont les boulets pèsent 48 livres, portent des batteries comme celles des fusils de l'infanterie). Cette platine d'un travail parfait, et faite en acier et en cuivre, s'adapte au canon contre une *plate-bande* faisant corps avec le canon, et placée près de la lumière. Elle y est fixée invariablement au moyen de deux vis à écrou et à tête. Son bassinet se remplit de poudre communiquant à l'amorce de la pièce. Son chien, garni d'une pierre de silex, s'arme comme celui d'un fusil. Tout le mécanisme est recouvert par un emboîtement en cuivre, et est mis en mouvement par une gachette extérieure à laquelle est attachée une ficelle, dont la longueur permet au chef de pièce qui la tient à la main, de se placer en arrière de sa caronade, hors de portée de son recul, pour de là suivre son pointage; et lorsqu'il le trouve bon, un coup sec donné à cette ficelle fait partir le coup, sans intervalle entre l'impulsion du boulet et le sentiment d'un pointage exact.

La manœuvre d'une caronade exige moins de temps et moins de bras que celle d'un canon. La caronade à *brague fixe*, de quelque calibre qu'elle soit, et il y en a de 60 livres, n'a besoin que de

trois hommes et un pourvoyeur pour être manœuvrée, et peut tirer un coup par minute. C'est beaucoup si l'on considère les mouvemens continuels d'un vaisseau. Qu'on juge par cette succession rapide de coups tirés par 40 ou 60 bouches à feu de ce modèle, et tirés à une distance si rapprochée, qu'il n'est plus nécessaire de pointer pour que tout coup soit bon; qu'on se figure dans un combat de 4 ou 5 heures la multitude de projectiles lancés par les larges bouches de ces machines terribles! Si l'on connaît la forme hideuse des projectiles employés dans les caronades, tels que les *boulets ramés* avec leur barre qui les unit, les *boulets enchaînés*, les *quartiers de cylindre* en éventail, les *grappes de raisin* dont chaque grain est un biscaïen d'une livre, les *bottes de mitraille* contenant toutes sortes de ferrailles oxidées, et jusqu'à des tessons de bouteilles, qu'on se figure tous ces corps lancés, sifflans et bondissans dans une foule d'hommes amassés sur un espace étroit et boisé; coupant, emportant, abattant les cordages, les poulies, les mâts; les éclats, qui écrasent dans leur chute tournoyante les hommes épargnés par cette pluie de fer; qu'on se figure enfin le carnage horrible et le ravage effrayant causés par les caronades, et qu'on décide, à l'aspect de cette scène de désolation si rapide, si le génie de l'homme est plus puissant pour le bien ou pour le mal.

P. Luco,
Capitaine au long-cours.

Le Matelot.

Vous voyez ces deux hommes qui se promènent sur le quai de Toulon, à quelques pas d'un groupe d'embarcations, recouvertes de leurs tentes sous lesquelles dorment quelques canotiers; ce sont deux marins, types des deux grandes variétés qui partagent l'espèce *matelot*.

L'un, jeune, souple, délié, assez beau garçon, vous plaît par la coquetterie de son costume; l'autre, vieux, mais solide encore, a une gravité originale que vous n'avez jamais rencontrée chez un homme du peuple, dans une profession qui n'est pas celle de la mer. Celui-ci est le matelot d'autrefois, le premier est le matelot d'aujourd'hui.

Pendant qu'ils causent, examinez la différence de leur vêtement.

Le jeune est tout endimanché; pantalon blanc qui serre le corps au-dessus des hanches et n'admet plus les bretelles; ceinture bleu de ciel, — élégant accessoire qu'un capitaine fashionable a donné à l'équipage de son canot; — bas bleus bien propres dans des souliers épais, mais bien cirés; chemise blanche, froncée au bas du bras et retenue par un poignet d'étoffe de coton bleu bordée de trois lacets blancs; cravate de coton rouge tournée autour du cou, arrêtée par un nœud coulant et sortant, sur le devant de la poitrine, de dessous le col de la chemise, bleu comme les poignets, et comme eux bordé d'un triple lacet. Les bouts de la cravate ne flottent point au vent; ils sont systématiquement contenus, le long de la fente pectorale de la chemise, par deux ganses de coton attachées à une double bande bleue, qui en complète l'ornement. Un chapeau de paille jaune, non pas tressée, mais cousue en spirale par celui qui le porte, est sur la tête de notre homme; il est légèrement incliné à droite; au-dessus de l'œil gauche tombent les bouts noirs d'un ruban qui entoure la calotte basse de ce petit couvre-chef doublé de bleu. Un bouquet de fleurs d'oranger, de grenades et de roses placé sur le chapeau jette au vent ses parfums délicats, que la brise du soir nous apporte.

Ce bouquet est un signe de fête. Le capitaine du bâtiment sur lequel le jeune matelot est embarqué a reçu aujourd'hui des dames à son bord, et il a paré sa frégate, son canot et ses canotiers; sa frégate, vous ne la verrez point; vous ne verrez point sa galerie décorée de jolis tapis et de vases qu'ont remplis de verdure et de fleurs les bastides qui entourent la rade; mais le canot, le voilà, contre le débarcadère de la patache. Vous le reconnaissez à son tentelet d'une toile éblouissante de blancheur; à son petit mât de pavillon, que couronne un paquet de roses fanées par la chaleur d'une journée de mai; à ses nageurs, couchés sur leurs bancs, où ils attendent en causant, en chantant, en fumant, le moment du retour à bord. Ils ont rapporté à terre les jolies convives du capitaine, et, à la fraîcheur de la nuit commencée, ils regagneront la frégate avec leur commandant, qui, demain matin, doit prendre la mer pour retourner dans le Levant.

L'autre matelot ne ressemble guère à celui dont vous venez d'examiner curieusement la toilette: c'est un vieux cheniqueur de l'Océan, un Breton renforcé, qui navigue depuis son enfance, n'a pas mis le pied à bord d'un bâtiment de guerre depuis la paix de 1815, et continue son métier sur un brick du commerce, poussé dans la Méditerranée, non par le souffle impérieux d'un vent contraire, mais par quelque chose de plus impérieux que le gros temps, la volonté de l'armateur de Saint-Malo à qui il appartient.

Ici, point de chemise *faraude* au collet bleu; point de zone d'azur autour de la taille; point de joli chapeau enrubanné et fleuri comme celui d'un pâtre suisse ou d'un berger français de Watteau! Un gros bonnet de laine brune, rem-

Digitized by Google

Morel del.

Le matelot

T. 1er Page 39

Paris, Imp. Chardon, Jne & Fils, r. Racine, 5

Digitized by Google

placé les jours de fête par le classique chapeau de cuir bouilli; une culotte de grosse toile, dont la rousseur originelle est cachée sous une couche assez épaisse de goudron; des bretelles de lisières, et sur une chemise impure que le savon de Marseille n'a pas touchée, — l'occasion était belle pourtant! — une grosse chemise de laine tricotée, blanche autrefois, ce qui n'est plus guère visible, et rayée en travers de bandes rouges: voilà ce qui compose l'ajustement de cet ancien serviteur de l'Etat. Mousse de la compagnie des Indes, novice sous la République et matelot sous l'Empire, il a salué toutes les terres que baigne le vaste Océan; il a couru toutes les mers, il a eu part à dix combats, et jamais il n'a pu dépasser le grade de quartier-maître, dans un temps où la fortune menait vent en poupe tant de gens à de hautes dignités! C'est que l'avenir du matelot est borné; il l'était surtout alors que l'éducation, j'entends la première éducation, était fort rare chez les marins de la classe de celui-là.

Au reste, son ambition ne s'est point révoltée contre un malheur qu'il a vu si commun parmi ses amis et ses frères de la côte bretonne. Fils et petit-fils de simples matelots, il a porté, à bord des vaisseaux de guerre, le sifflet d'argent qui commande, et il l'a abdiqué sans regret quand il a dû monter sur un navire marchand. Que lui importerait, à lui, le large galon du contre-maître d'équipage, sergent-major dans une compagnie de matelots, ou l'épaulette d'adjudant, qui décore le premier maître! Ce qu'il lui faut, c'est, après une bonne campagne, une douce existence reposée à Roscof, au Croisic, à Cherbourg ou à Recouvrance; une large provision de tabac tordu, le bétel du navigateur; une pipe à la courte queue, délicieusement puante, noire et *culottée;* le modeste vin de la taverne où l'on va tous les soirs se raconter, pendant la veillée, ses plaisirs, ses dangers, les manœuvres qu'on a faites, la jeunesse vive, passionnée, tapageuse, qu'on a passée dans l'Inde, aux Amériques ou dans les ports de cette bonne France. Il lui faut l'eau-de-vie qui porte effrontément, sur la bouteille de l'hôtesse, le nom respectable de Cognac; un vêtement propre le dimanche: pantalon et veste bleus, gilet rouge et cravate de couleur; et pour la fin de sa carrière, l'assurance d'une pension de retraite payée par la caisse des Invalides de la marine, cette grande tontine que le gouvernement doit respecter toujours comme une croyance, car elle est l'avant-dernier espoir du matelot de l'inscription; le dernier, vous le connaissez.

Le vieux marin au bonnet brun a conservé la tradition dévote de ses prédécesseurs; il suspendrait encore l'image de son navire à la voûte d'une chapelle; le jeune matelot au chapeau de paille est plus du siècle. S'il a des superstitions, ce sont celles qu'il tient de son père le cultivateur ou l'ouvrier de je ne sais quel village de l'intérieur; elles n'ont pas été nourries au bord de la mer. Il a ses préjugés comme ses chansons, ses histoires et son patois, qui diffèrent du patois, des histoires et des chansons du marin de la côte.

Aussi, tout-à-fait étranger à la marine quand il y arrive en descendant de ses montagnes du Jura ou de l'Auvergne, il lui est presque étranger encore quand il la quitte. La conscription l'a jeté par force sur un bâtiment; le besoin de revoir son pays méditerrané, et le désir de reprendre la profession de sa jeunesse (il avait nécessairement un état à vingt ans), l'arrachent au navire et au port aussitôt que la loi prononce sa libération. Ou bien, autrement, il continue, par un réengagement, la vie qu'il a menée sans amour, pendant sept ans environ, et qu'il voit chérir par l'enfant et le vieillard qui la finissent, comme ils l'ont commencée, près des grèves que bat le flot du large.

Mais ce passage dans une carrière qu'il n'a pas choisie, comment le matelot de l'intérieur le supporte-t-il? Assez philosophiquement, en général, je vous assure: les regrets qu'il peut avoir, les souvenirs qu'il a gardés de son ancienne existence, lui reviennent bien quelquefois au cœur; mais il se résigne, et la diversité des devoirs qu'il a à remplir lui est une utile distraction. Comme le soldat, le matelot du recrutement paie sa dette à la patrie avec dévouement, avec courage, avec une abnégation assez complète de ses goûts antérieurs; mais il ne se passionne pas pour la marine, qu'il a connue trop tard. Il est assez fier d'être marin, parce qu'il comprend tout ce qu'il y a de nobles périls dans l'exercice de son métier actuel; mais il est heureux de songer qu'il quittera un jour, un jour qui n'est pas bien loin, l'épissoir avec lequel il travaille au gréement du vaisseau, véritable auberge flottante où il n'est établi que provisoirement, pour la hache ou la scie dont il se servira dans l'intérêt de son établissement véritable, de sa maison de la ville ou des champs. Quand il passe sa vareuse, blouse blanche et courte qui doit garantir ses vêtemens des maculatures du goudron, il se fait peut-être illusion, parce qu'elle lui rappelle sa blouse campagnarde; mais cette joie n'est guère de durée: un commandement se fait entendre, et la langue spéciale dans laquelle il est formulé, langue bien belle, bien riche, bien énergique pour qui l'a étudiée et en comprend l'admirable laconisme, lui remet en mémoire et le lieu où il est, et le devoir auquel il faut obéir.

Tout ce qui afflige le matelot de l'intérieur est à peine senti par celui des côtes. Il regrette peu sa famille, parce que dès l'enfance il l'a quittée, et qu'il est entré dans la grande fa-

Digitized by Google

mille maritime, où on l'aime aussi. Il regrette peu sa cabane de pêcheur ou sa maison de la petite ville dont les lames venaient laver le pied, parce que la cabine d'un sloop ou d'une tartane le reçut quand il commença à marcher, à voir, à se plaire quelque part; parce que la barque de son père balancée par la vague et le vent fut son berceau véritable. Il regrette peu la terre, parce qu'il ne la connaît que par quelques relâches, par des séjours courts et peu fréquens dans son petit endroit, lequel étant tout maritime ne change d'ailleurs presque point ses habitudes.

Ce n'est pas qu'il soit indifférent à des plaisirs qu'il peut trouver seulement dans les villes et les ports; ce n'est pas qu'il ne se plaise à deviser, les coudes sur la table d'un cabaret, en buvant avec quelque ancien de la cale; à conduire aux fêtes de village sa maîtresse, dotée des économies d'une campagne, qui l'ont vêtue d'une belle robe d'indienne et coiffée d'un haut bonnet garni de dentelles; à embrasser ses vieux parens, qu'il quitte toujours, depuis bien des années, sans avoir trop l'espérance de les revoir au retour. Assurément, il n'est pas sourd à ces voix de la nature, il n'est étranger à aucun des sentimens qui se partagent le cœur humain; mais il y a au monde quelque chose qui remplace en lui les affections dont son camarade le matelot du recrutement ne peut se détacher: c'est la navigation, c'est la mer.

Il lui faut l'existence du navire, agitée et insouciante, pleine d'émotions, de terreurs, de grands spectacles, et heureuse par une certaine uniformité monacale qui domine ses chances diverses. Et s'il en a besoin, ce n'est point pour satisfaire à cette soif de poésie qui vous tourmente, vous, quand vous songez à faire un long voyage à travers les Océans; car il ne sait ce que c'est que la poésie, il n'analyse pas finement ses sensations; il jouit sans chercher à définir sa jouissance. La peine, le danger, les privations, la douleur, il les tient bien pour ce qu'ils sont; il lui arrive sans doute, quand il est dans des situations où sa vie est fortement engagée, de songer à la terre, en maudissant l'instinct qui le ramène incessamment sur un vaisseau; mais la tempête une fois calmée, les avaries réparées, il a presque honte d'un mouvement qu'il traite alors de faiblesse; et semblable à ces hommes que l'amour et la fortune ont éprouvés par les chagrins les plus cuisans, et qui trouvent cependant encore des raisons ingénieuses pour excuser ces deux ennemis acharnés, il se rattache au métier qu'il avait déserté un instant par la pensée, il rit de l'orage et se fait des autres professions, comparées à la sienne, une peinture si volontairement exagérée, si ridicule, qu'il s'accuse comme d'une lâcheté d'avoir pu jeter un soupir à la terre, un regret à la paisible activité du laboureur ou du citadin.

Si différens qu'ils soient de caractère, d'habitudes, de mœurs, nos deux matelots vivent fort bien ensemble. Une grande intimité ne s'établit jamais entre eux; il y a toujours une certaine conscience de supériorité de la part de celui que son origine a fait homme de mer, et une déférence instinctive de la part de l'autre, qui n'est marin que par hasard; cependant les relations sont assez amicales, et une franche et loyale camaraderie naît de leurs rapports de tous les instans. La communauté des privations et des dangers élève le matelot de l'intérieur jusqu'à la hauteur où l'autre se croit haussé par sa nature toute maritime; cette circonstance égalise à peu près leurs conditions. Au reste, la capacité est un peu vaniteuse, elle se fait un devoir d'être indulgente et protectrice, conseils, consolations, secours, quand le marin du recrutement en a besoin, il les trouve chez le matelot des classes, qui a toute la prépondérance de l'ancienneté, l'avantage de l'expérience et une bienveillance quasi-paternelle. Le matelot classé, combien pendant sa longue carrière aura-t-il vu passer dans les cadres de la flotte, de ces marins sans vocation qui prennent seulement la mer et le navire en patience? Combien aura-t-il vu se renouveler ses amitiés avec des hommes dont huit années à peine complètent le présent et l'avenir maritime? et comment ses amitiés pourraient-elles être bien fortes pour ces espèces de passagers dont il sait qu'il se séparera nécessairement et qui ne doivent pas vieillir avec lui? Qu'ils s'aiment entre eux! entre eux s'aimeront aussi les matelots de l'inscription maritime; ceux qui dans les quarante années de leurs courses navales se rencontreront sous tous les méridiens, dans toutes les latitudes; ceux qui forment une véritable franc-maçonnerie, un compagnonnage, ou plutôt une tribu, errante tant que dure la jeunesse, mais qui retrouve, quand la vieillesse est venue, ses anciens, ses traditions et ses villages établis des dunes de Dunkerque aux grèves des bouches du Rhône!

Le matelot du recrutement, quand la loi l'a conduit à un port, est entré dans une compagnie provisoire où on l'a dégrossi. On lui a enseigné là les premiers élémens de son nouveau métier; on l'a formé à la discipline sévère sous laquelle il vivra jusqu'à son licenciement. Ce temps de première épreuve a duré six ou huit mois, après lesquels il a été embarqué. Il fait partie aujourd'hui d'une compagnie des équipages de ligne, où le vieux matelot entrerait demain si l'Etat réclamait ses services.

Car ce vétéran aux cheveux gris, à la figure plissée et basanée, aux mains ridées et calleuses, au dos déjà voûté par de longues fatigues, il doit encore à la patrie près de dix années de

Digitized by Google

son travail. Il reçut des blessures dans la dernière guerre; et si la guerre vient de nouveau, la loi veut qu'il ait encore du sang pour arroser les lauriers dont la marine ombragera le pavillon national.

Ce n'est qu'à soixante ans qu'il sera quitte envers la France d'une dette contractée d'abord volontairement par lui à l'âge de dix-huit ans. Comme il naviguait depuis son enfance, il a déclaré alors que, loin de renoncer à la mer, il voulait continuer à bourlinguer; et le commissaire de marine l'a inscrit sur la liste des citoyens qui, à toute réquisition du gouvernement, doivent être prêts à monter sur un des bâtimens de l'État, et composent ce qu'on appelle les classes; les *classes*, le véritable élément de la flotte (*classis*).

Une infirmité pourrait seule lui rendre sa liberté; tant qu'il sera valide, il ne sera point déclassé. On ne l'embarquera sur un vaisseau de guerre, on ne le rangera dans une compagnie d'équipage de ligne que dans un besoin très-pressant; mais si ce besoin se fait sentir, il n'aura pour excuse ni ses navigations anciennes, ni sa barbe blanchie; il faudra qu'il rejoigne le port de guerre. Tout ce qu'il obtiendra, ce sera d'user le reste de son activité et de sa force, si elle ne suffisait plus aux manœuvres quotidiennes des voiles et des ancres, ou aux fatigues des combats, dans un atelier où il aidera à la confection du gréement, dans un arsenal où il travaillera aux armemens. Il préparera pour ses cadets le vaisseau qu'il ne peut plus aller défendre, et il mettra dans l'accomplissement de ce dernier devoir tout son zèle, tout son enthousiasme, toute son intelligence pratique; heureux s'il doit apprendre un jour que le navire auquel il a donné ses soins vraiment pieux a eu de bonnes chances; fier aussi, peut-être, de ce succès, dont il attribuera une petite part à sa collaboration, qui contribua à mettre le bâtiment en état de paraître convenablement devant l'ennemi!

... Mais voilà le crépuscule qui s'affaiblit; le ciel se décolore. La chaîne qui doit barrer l'entrée du port va se lever. Le coup de canon de retraite a déjà résonné sur la rade; celui du port se tirera bientôt. Un grand mouvement se fait dans les embarcations; les officiers qui vont coucher à bord, les matelots qui avaient obtenu ce matin la permission de descendre à terre, rejoignent les canots de leurs bâtimens respectifs. Des femmes, des enfans accompagnent ces marins. On échange des adieux: A bientôt! au revoir! à demain! On échange quelques embrassemens bien ostensibles, quelques serremens de mains bien mystérieux, quelques paroles bien tendres, quelques plaisanteries bien gaies, bien jeunes, bien téméraires: c'est un tapage, un brouhaha, un pêle-mêle à ne pas s'entendre, à ne pas se reconnaître. Tout à l'heure succédera le silence, et c'est à peine si l'on entendra le bruit vague et modéré de quelques conversations se continuant sur le quai pendant la promenade au clair de lune, comme la nôtre, comme celle de ces trois maîtres provençaux qui, sur la dalle, devant la mairie, ont l'air de faire le quart, en fumant leur pipe.

Nos deux matelots se sont quittés: le vieux a porté la main à son bonnet qu'il n'a point soulevé, le jeune a ôté son chapeau pour saluer. L'un et l'autre sont à leur poste, chacun dans son embarcation, le tentelet du canot de la frégate a été roulé, rien ne vous gêne donc pour voir ce qui va se passer. Le capitaine met le pied dans la chambre du léger esquif: tout le monde le salue, le patron étant debout, les canotiers assis. Les officiers qui accompagnent le commandant se placent après lui: la place de tribord derrière est occupée par le chef; celle de gauche (bâbord) par un lieutenant de vaisseau; ainsi de suite. Au coup de sifflet du patron, le canot s'éloigne du débarcadère, poussé par la longue hampe de la gaffe. Un autre coup de sifflet, et aussitôt tous les avirons, passés de main en main, se rangent sur le côté de l'embarcation, s'y bordent comme on dit. Le canot cule, il tourne; les avirons de droite vont dans un sens pendant que ceux de gauche se meuvent dans l'autre; on dirait, à ce déploiement instantané des rames, à l'espèce d'incertitude de leurs mouvemens, les pattes d'un crabe réveillé en sursaut, s'étendant tout à coup et comme hésitant sur la direction qu'elles doivent donner au corps. La conversion est achevée, et maintenant tous les efforts se réunissant pour agir de l'avant à l'arrière, le canot file rapidement, laissant derrière lui un long sillage éclairé, et déplaçant sous ses ailes des myriades de molécules phosphorescentes qui se choquent, se froissent, s'embrassent et illuminent le tourbillon dans lequel elles tournent. L'action méthodique et mesurée des avirons, sollicités par le cri du sifflet, s'aperçoit encore, au milieu de la passe, mais leur bruit ne s'entend plus; il se confond dans vingt bruits semblables.

La chaloupe du brick malouin s'éloigne à son tour; elle a laissé passer les canots militaires plus alertes, et qui, d'ailleurs, se croient le droit d'avoir le pas sur les embarcations marchandes. On ne nage pas là-dedans si élégamment, avec tant de régularité, avec des temps d'arrêt si bien calculés et observés; il y a plus de laisser-aller, et beaucoup moins de canotiers. Quatre hommes ici, là-bas huit: ici, l'antique nage française; là-bas, la nage anglaise qui se cadence, s'alonge, procède par mouvemens et par syncopes alternatifs; là-bas, un grand si-

lence, une action continuelle, une attention constante et toutes les pipes éteintes, parce que le canot porte des officiers; ici, liberté entière, le brûle-gueule allumé à toutes les bouches, la causerie de l'arrière à l'avant, et la vieille chanson bretonne qui impose son rhythme lourd et traînant aux quatre avirons tordus de la chaloupe.

A. Jal,
Historiographe de la marine.

Pêches.

ARTICLE GÉNÉRAL ET SOMMAIRE.

Il serait difficile d'assigner une époque précise à l'origine de la pêche. Dès que l'homme s'aperçut que les eaux étaient peuplées comme la terre et les airs, dont il avait soumis les animaux à ses besoins, il dut songer aux moyens d'assujétir ces nouvelles espèces : la pêche naquit alors.

Inhabile dans ses premiers procédés, elle obtint du temps, comme les autres branches de l'industrie, les améliorations successives qui l'ont conduite au degré de perfectionnement où nos navigateurs la pratiquent maintenant.

Les époques les plus reculées de l'histoire nous offrent des traces de son existence. Les Juifs et les Egyptiens trouvaient d'abondantes ressources d'alimentation dans leurs mers et dans leurs rivières. On sait que les poissons devinrent l'objet d'un culte religieux, non-seulement chez ces derniers, mais encore dans la plus grande partie des villes de Lydie; les Syriens s'abstenaient d'en manger, parce que, selon leur mythologie, Vénus s'était cachée sous les écailles d'un poisson lorsque les autres dieux prirent différentes formes d'animaux.

La numismatique elle-même a conservé des vestiges de l'art des pêches dans ses plus anciens monumens. Les villes maritimes y sont désignées par des poissons. Le thon indiquait l'antique Byzance, parce que les habitans de cette ville s'étaient spécialement adonnés à sa pêche; le dauphin servait d'emblème à un grand nombre d'autres cités. Les Grecs l'avaient en outre consacré à Neptune, Thétis et Vénus, qu'il accompagne presque toujours sur les médailles. On trouve sa figure sur des monnaies Ibériennes et Romaines. Enfin il était tour-à-tour le symbole de la marine, qui l'avait pris pour modèle dans la construction de ses premiers bâtimens; et l'emblème de la douceur, de l'espérance et de la prospérité. Mais comme tout finit dans le monde, il est insensiblement descendu de son ancienne gloire pour se confondre avec l'ignoble marsouin de nos mers. Le *thon* et la *pelamide* n'ont pas moins été honorés que le *dauphin;* la *pompile* était comme l'*anthias* un poisson sacré. Faut-il également parler du *Labray* indien, si estimé des gourmands d'Athènes; du *turbot*, dont les magiciennes se servaient pour faire descendre la lune et inspirer de l'amour aux jeunes filles; de l'*anguille* macédonienne, que Lucullus ne voulait manger que dans des plats d'or; du *cyprinus*, que nous avons nommé *carpe*, poisson inconnu des Grecs; du brochet, méprisé des Romains; de l'*oxyrynchus*, *kacho* ou *kachoué* des modernes, adoré dans les temples de Thèbes et de Memphis; du *scare* enfin, auquel les Grecs et Ovide après eux attribuaient la faculté de ruminer.

Une fausse direction donnée aux études classiques porte exclusivement l'éducation sur la vie extérieure des peuples anciens; on ne cherche à connaître que leurs déclamations de *forum*, leurs expéditions militaires et leurs combats; on néglige tous les détails de la vie matérielle et privée, ces usages, ces habitudes qui peuvent seuls pourtant révéler leurs mœurs. A peine un petit nombre d'hommes sérieusement instruits peut-il recomposer par la pensée, pour en tirer de sages enseignemens, les civilisations grecque et romaine et se faire une idée exacte du point où ces peuples en avaient poussé les raffinemens. Ainsi, pour revenir à cette esquisse historique des pêches, presque tous ceux qui se sont occupés de cette matière semblent n'avoir point connu les développemens que lui donna la somptuosité des tables romaines; beaucoup paraissent même avoir ignoré, malgré le témoignage d'Horace, d'Ovide et de Pline, que l'usage de parquer le poisson de mer s'était généralement établi dans les derniers temps de la république.

La pêche a sa théorie comme la chasse; elle est également fondée sur la connaissance de l'histoire naturelle. Les poissons comme les oiseaux ont des momens de passage; il faut les connaître pour les attaquer dans ces diverses saisons; il faut connaître leurs goûts et leurs habitudes pour les chercher dans les endroits où ils se plaisent le plus et aux heures où le genre de pêche que l'on se propose est le plus favorable. Ce sont ces observations qui ont guidé d'abord les peuples, même les plus ignorans, et les ont rendus adroits dans un art que la civilisation et la science sont parvenues à perfectionner.

Les pêcheurs de chaque nation et même de chaque port ne s'attachent point à poursuivre les mêmes poissons; leur caractère et leur position géographique déterminent leurs pêches spéciales; les uns dans des expéditions lointaines vont chercher la baleine, le cachalot ou

Digitized by Google

la morue; d'autres prennent sur les côtes les harengs, les thons ou les huîtres; beaucoup pêchent des coraux et des perles, mais tous affrontent les difficultés d'une navigation dangereuse pour s'emparer de ces divers poissons ou de ces végétations marines.

Les baleines se trouvaient autrefois dans presque tout l'Océan et pénétraient même dans la Méditerranée; mais poursuivies par les pêcheurs et effrayées par les batailles dont nos guerres maritimes ont fait ces mers le théâtre, elles se sont insensiblement réfugiées vers les pôles; elles habitent aujourd'hui la mer Baltique, la mer Glaciale, les côtes d'Islande et du Groënland et les régions méridionales de l'Atlantique.

Le cachalot se rencontre dans presque toutes les mers, mais plus souvent dans les mers pôlaires. La pêche de ces deux cétacés fut dès le douzième siècle pratiquée par les Basques dans le golfe de Gascogne et les parages de l'Océan voisins de la France et du Portugal. Reprise depuis par les Hollandais dans les mers du Nord, elle est redevenue en 1827 une branche de notre industrie.

La morue habite la contrée septentrionale située entre le 40° et le 66° de Lat. N. Il est deux grands espaces qu'elle semble préférer : le premier comprend *Dogger's bank*, *Well-bank* et *Grommer;* le second est occupé par les plages voisines de l'île et du banc de Terre-Neuve, long-temps centre des pêches océaniques de la Nouvelle-Angleterre, du cap Breton, et de la Nouvelle-Ecosse. Toutes les nations de l'Europe s'adonnent à la pêche de la morue, depuis le neuvième siècle, avec plus ou moins de succès. Les Français s'en sont principalement occupés, depuis la découverte du grand banc de Terre-Neuve. Ce fut, selon Anderson, vers 1536 qu'ils y envoyèrent le premier navire; mais cette pêche ne prit une véritable extension que vers l'an 1615. Ce sont maintenant les Anglais qui y emploient le plus de bâtimens. Les Etats-Unis, voisins de cette île, sont pour eux de redoutables concurrens, indépendamment des Français et des Hollandais, qui se trouvent continuellement dans ces parages.

L'esturgeon, renommé pour la bonté de sa chair, se pêche non-seulement dans les mers, mais encore dans les grands fleuves de l'Europe et de l'Asie septentrionale. Il fréquente plus particulièrement le Volga, le Danube, le Tanaïs, le Pô, l'Elbe, l'Oder, la Garonne, la Loire, le Rhin. De temps en temps on en prend dans la Seine, et rarement dans le Rhône.

Le saumon, comme l'esturgeon, vit dans les mers et dans les fleuves; il remonte souvent dans les petites rivières.

Le hareng et le maquereau habitent, par troupes nombreuses, l'Océan, la Méditerranée et les mers de toutes les parties du monde. Dès le sixième siècle le Danemarck et la Norwége se livraient à la pêche du hareng. Aujourd'hui la Hollande, la France, l'Angleterre, la Suède, le Danemarck encore, la Prusse, les Etats-Unis, se disputent l'honneur d'en faire la pêche la plus abondante. Cent mille matelots, trois mille navires et d'innombrables bateaux y sont employés chaque année.

Les huîtres d'Angleterre et de Hollande passent pour être les meilleures de l'Europe. On en pêche beaucoup sur les côtes de France, auprès de Cancale, entre ce port, le Mont-Saint-Michel et Granville.

Quant aux coraux, aux perles, c'est au fond des mers qu'il faut les aller chercher; c'est particulièrement sur les côtes de l'île de Ceylan que l'art de pêcher les perles est connu depuis la plus haute antiquité. Les pêcheries de l'Amérique sont beaucoup moins renommées pour cet objet que celles de l'Inde. Les coraux, qui font une des branches du commerce des Marseillais, se trouvent spécialement dans les eaux de la Méditerranée qui baignent les rives de la Barbarie et de la Sicile.

Dans l'état actuel de la pêche en général, celles dont nous venons de parler ne sont pas les seules qui enrichissent la France; car il faut diviser la pêche en pêche maritime, et en pêche des eaux douces. L'homme n'ayant point à craindre de dangers dans cette dernière, y trouve quelques momens de plaisir. La pêche à la ligne, la plus simple et la plus frivole, est aussi la plus étendue; mais nulle part elle n'est plus en honneur qu'en Angleterre, où elle forme la récréation et l'exercice de toutes les classes de la société; ces pêches, que nous ne faisons qu'indiquer, seront l'objet d'articles spéciaux où nous reprendrons tout ce qui s'attache à leur histoire : guerres, traités, cessions de territoire, dont la pêche a été le prétexte; zoologie, exposition des préparations industrielles, échanges, armemens dont les produits de la pêche sont la matière ou l'objet; améliorations et perfectionnemens qu'elles demandent; enfin législation qui les régit.

Les populations intérieures de la France, pour qui la pêche est moins un travail qu'un plaisir, ne s'imaginent guère l'importance et les dangers de la pêche maritime. Elles ignorent que des milliers de matelots vont affronter chaque année les glaces éternelles du Spitzberg et du Groënland, les tempêtes du cap Nord et du détroit de Davis; que d'autres milliers d'intrépides pêcheurs abordent aux îles solitaires de l'Océan méridional, aux côtes glacées des îles Falkland et de la Terre de Feu pour y attaquer les baleines et les phoques. Elles ignorent que les produits dont elle alimente la consommation, les substances qu'elle offre à l'industrie, les immenses bénéfices que le commerce en retire ne sont

Digitized by Google

point les seuls avantages qu'elle offre aux états.

C'est à cette navigation âpre et difficile que se forment les matelots qui plus tard montent les flottes; ce sont ces expéditions dangereuses et pénibles dans des mers presque toujours agitées par les tempêtes que se créent et se préparent tous les élémens dont la marine militaire doit se fortifier un jour.

Quand la France a disputé avec succès l'empire de la mer au pavillon britannique, c'est que les habitudes presque guerrières des grandes pêches avaient jeté des matelots exercés sur ses vaisseaux. Nous ne voulons pas ennuyer nos lecteurs de la citation aride mais concluante des dates, néanmoins nous ne pouvons pas nous empêcher de faire remarquer qu'en 1615 notre patrie expédiait à Terre-Neuve plus de 600 bâtimens; et que le duc de Brézé, surintendant des mers, anéantissait, quelques années après, l'armée navale des Espagnols en vue de Carthagène. En 1745 les Anglais se plaignirent vivement de l'affluence des pêcheurs français sur les côtes de la Nouvelle-Écosse et sur les plages voisines; certes, ils avaient raison, car deux ans plus tard la France dominait les mers depuis Gênes jusqu'à Berg-op-Zoom.

M. — Raymond.

Abattage.

PREMIÈRE PARTIE.

Entre tous les effets surprenans qu'offrent les sciences et les arts, ceux qui relèvent de la mécanique, agissant sur de grands corps, excitent le plus vivement l'attention. La marine est en ce sens l'art qui fournit les plus étonnans exemples de la puissance de l'homme. Parmi les nombreux cas qui peuvent démontrer cette vérité, l'*abattage* est un de ceux qui, au premier aspect, semblent défier les forces humaines. On nomme abattage, en marine, une opération de statique qui consiste à renverser un vaisseau sur l'un de ses flancs, de telle manière, que l'autre côté de la partie submergée de sa coque soit mis hors de l'eau jusqu'à sa quille, sans que pour cela le vaisseau cesse d'être flottant.

Cette opération, qui n'est au fond qu'une disposition préparatoire et momentanée du vaisseau, pour recevoir les réparations dont sa partie plongée est reconnue avoir besoin, n'est en usage que dans les ports privés de *formes* ou *de cale de carénage*. Elle s'applique aux navires de toutes les dimensions: depuis la barque la plus légère jusqu'au vaisseau de haut bord de cent vingt canons, dont la pesanteur, diminuée dans ce moment autant que possible par le débarquement de tous les objets inutiles à l'abattage, n'est pas moins de 2,970 tonneaux (2,970,000 pesant).

Aux personnes qui n'ont pas vu un vaisseau de cette dimension abattu en carène, il paraîtra douteux qu'il soit possible de maîtriser une masse aussi énorme, et de la renverser en la faisant tourner sur le centre d'appui que sa gravité lui assigne dans le fluide qui la supporte. Pour celles qui ont vu ce spectacle imposant, et même pour les gens de l'art qui le raisonnent et l'exécutent, il demeure toujours une de ces œuvres gigantesques qui prouvent toute la puissance que peut emprunter aux sciences le génie humain.

Cette opération est longue et difficile dans son exécution, chanceuse dans son succès, et nuisible à la solidité du vaisseau, contraint d'obéir aux forces qui le tiennent penché contradictoirement à sa loi d'équilibre; nuisible surtout à ses bas mâts qui, dans cette opération, fonctionnent comme leviers. A tous ces inconvéniens il faut ajouter le danger des accidens qui entraîneraient non seulement la perte du vaisseau ou de sa mâture, mais la mort des hommes préposés à ses réparations.

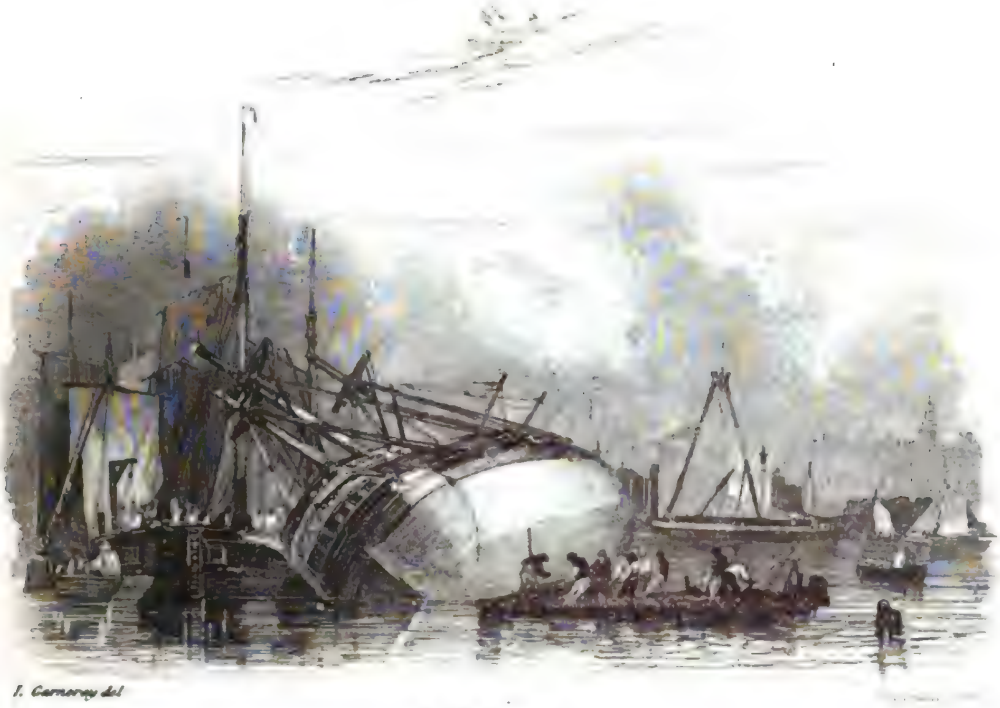
Ces sinistres ne sont pas sans exemples: la marine espagnole déplore un événement de ce genre, arrivé au port de la Corogne, sur l'un de ses vaisseaux de 80 canons, durant la guerre de la Révolution. Le vaisseau était complètement abattu; les radeaux, couverts d'ouvriers travaillant à sa carène, étaient engagés sous sa quille; dans ce moment les apparaux vinrent à casser, la violence du redressement fit basculer les radeaux, de manière que leurs faces supérieures furent s'appliquer contre les flancs du bâtiment; tous les ouvriers périrent broyés par le frottement que causa l'agitation où le vaisseau se balança long-temps avant de reprendre son équilibre.

Un navire de Bordeaux étant abattu dans un radoub qu'il fit à New-York, il y a peu d'années, coula sous ses apparaux, par oubli de quelques précautions qui devaient s'opposer au passage de l'eau dans l'intérieur du navire.

Si les dangers de cette opération sont grands, les moyens et les mesures pour les prévenir sont nombreux; et dans aucune œuvre d'une grande importance, les dispositions préparatoires ne sont plus intéressantes à observer. Tout est si bien prévu dans le concours de ces combinaisons ingénieuses, ces préparatifs portent si clairement dans leur arrangement l'explication de leur utilité, que l'observateur le moins exercé en conçoit la sagesse.

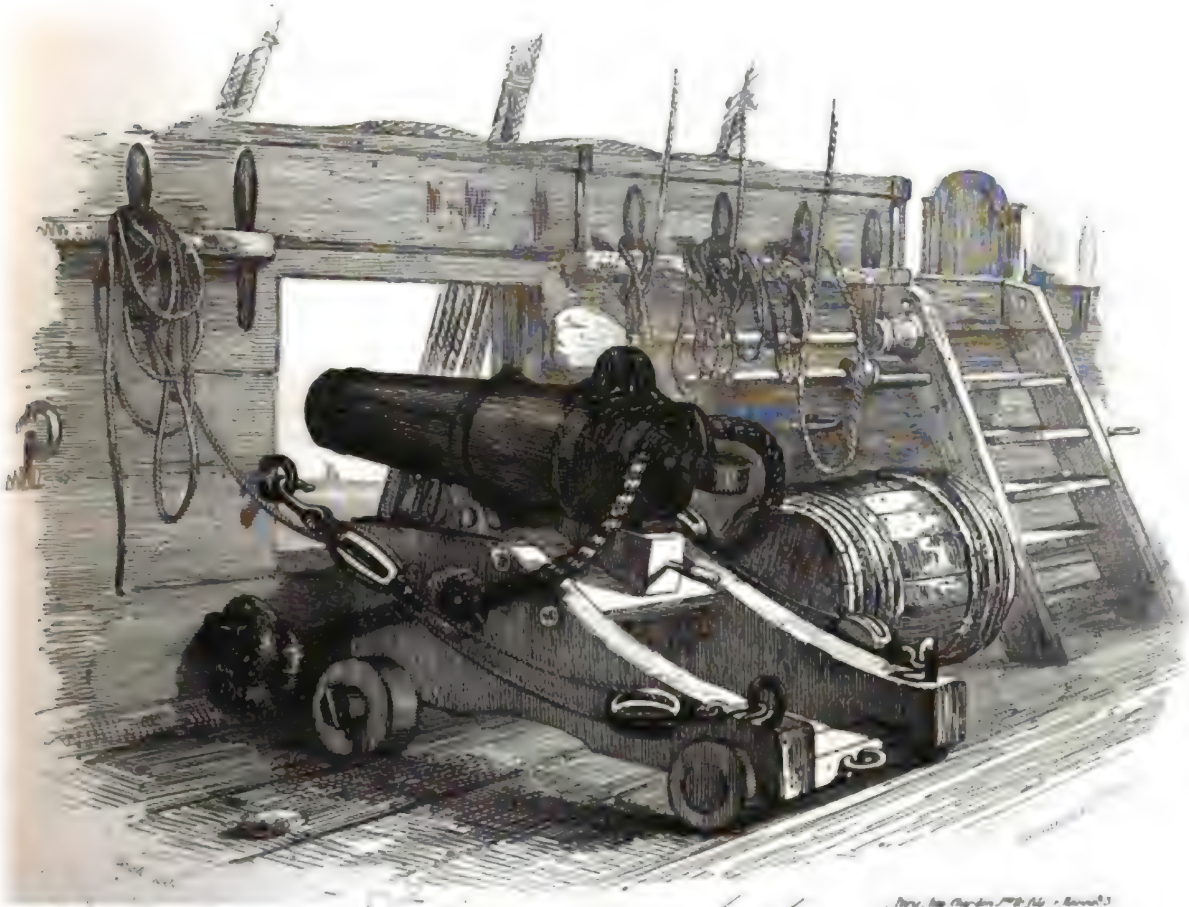
Mais le côté poétique de ce bel ensemble se

Digitized by Google



I. Garneray del.

Abattage.



T. 1er Page 30.

Ancienne caronade de 12.

Digitized by Google

montre au moment où l'on commence à agir pour incliner le vaisseau : l'officier ingénieur ordonne; la voix du maître d'appareil, les intonations variées de son sifflet d'argent, arrêtent ou précipitent les matelots disposés sur les barres des cabestans; les craquemens multipliés qui se font entendre dans les parties de l'appareil sont écoutés avec anxiété; le vaisseau s'ébranle, se balance sur son axe, autour duquel il va décrire un quart de cercle; et c'est aux cris aigus des rouages de bronze qui grincent sous la pression des lourds funins, qu'il donne lentement la bande, et se couche presque horizontalement sur la mer.

L'histoire de la marine française offre plusieurs exemples d'abattages surprenans. Cette opération, dont la grandeur et les difficultés nous étonnent, même dans l'enceinte d'un port tranquille, au milieu de toutes les ressources qu'il offre, a pourtant trouvé des marins assez audacieux et assez habiles pour l'exécuter en pleine mer et en temps de guerre; alors qu'avec l'imperfection des moyens nécessaires, ils avaient à redouter les dangers de la tempête et les attaques de l'ennemi. Un fait de cette nature est attribué par nos fastes maritimes au chevalier de Suffren, dont la devise a toujours été : *Que c'est dans l'absence des bons moyens qu'il y a du mérite à bien faire.*

Dans le combat qu'il livra à l'amiral anglais Johnston, dans la baie de la Praya, aux îles du Cap Vert, l'un de ses vaisseaux, *le Héros*, fut maltraité dans sa carène; la conservation du vaisseau était douteuse si l'on n'y remédiait de suite : Suffren n'hésita pas : il dévoya son ennemi par de savantes manœuvres et de fausses routes : il chercha dans le golfe de Guinée un parage où les calmes, toujours de longue durée, lui promettaient une mer plus tranquille. L'un des vaisseaux de son escadre, *le Fendant*, servit de ponton d'abattage; tout se fit à souhait, et peut-être dans moins de temps qu'il n'en faut dans un port; le vaisseau qui, quelques jours avant, était condamné à s'arrêter là, a continué à faire partie de cette belle campagne, et a été un de ceux qui ont le plus contribué à la gloire de nos armes dans l'Inde.

Tout compliqué que semble l'appareil de l'abattage, cette manœuvre a été employée quelquefois par les corsaires pour tromper les vaisseaux ennemis. Nous empruntons un exemple de cette ruse à l'une des plus remarquables productions de notre collaborateur, M. Ed. Corbière.

« Rodriguez, capitaine de *l'Albatros*, grand et fort pirate mexicain, venait de raffermir son autorité par une de ces mesures terribles, justice expéditive qui peut seule maintenir par une sanction sanglante l'espèce de dictature d'un chef de forbans. Cependant, malgré les preuves de capacité et de courage qu'il avait déjà données, il lui importait, après ce mode absolu de répression, d'apprendre de nouveau à son équipage combien il était fait pour le diriger avec intelligence; l'occasion ne tarda point à s'en offrir.

Une chaloupe gréée de deux voiles fut aperçue à cinq ou six lieues de l'île de la Marguerite, sur laquelle *l'Albatros* courait à toutes voiles. L'embarcation, en voyant un bâtiment tout noir cingler sur elle avec une marche qui devait lui paraître supérieure, revira de bord, et prit chasse aussitôt. Rodriguez la poursuit : il la gagne, il l'accoste. Seize hommes armés de sabres et de carabines la montaient; un pierrier établi sur l'avant composait toute son artillerie.

— Qui êtes-vous? demanda Rodriguez à celui qui paraissait être le patron de la barque.

— Ce que nous sommes, commandant? Nous ne sommes rien du tout; nous gagnons notre vie à pêcher, au large de la Marguerite, quelques perles, comme vous savez bien qu'on en trouve quelquefois dans ces parages.

— Vous pêchez des perles avec des carabines et des sabres? Il paraît que c'est une nouvelle manière de prendre du poisson et des bijoux.

— Oui, c'est notre manière à nous, et nous ne faisons pas grand'chose. Vous voyez aussi combien nous sommes pauvres.

— Votre façon de faire la pêche ne me convient pas; et si vous ne me dites pas dans cinq minutes, montre à la main, ce que vous cherchiez ici, je vous ferai pendre tous les seize au bout de mes vergues, comme des gâte-métier, faisant la piraterie de manière à compromettre d'honnêtes forbans comme nous.

— Ah, grands dieux! commandant, est-ce que, par la bonté divine, vous seriez des pirates? Le ciel en soit loué! Vous pouvez nous assister, et nous partagerons.

— Voyons un peu ce que tu veux dire. Accoste à bord avec ton bateau; et si tu es un bon enfant, nous pourrons faire des affaires ensemble... Envoyez une amarre devant à cette embarcation, et ne laissez monter à bord que le patron.

Une fois arrivé sur le pont du navire, le patron Raphaël adressa ces mots au capitaine Rodriguez, après lui avoir fait trois humbles saluts et lui avoir souhaité la bénédiction de Dieu :

« Il faut que vous sachiez, mon commandant, qu'un gros trois-mâts espagnol a relâché, pour une voie d'eau, à la Marguerite. Il a fallu mettre sa cargaison à terre pour l'abattre en carène. Dès que la réparation a été faite, nous avons été employé à refaire son arrimage, car nous sommes tous de pauvres arrimeurs

à une gourde par jour. A présent que ce navire se dispose à partir, nous nous sommes associés pour louer cette chaloupe, et venir l'attendre, armés de carabines, afin de l'enlever. Comme il a des barils de piastres à bord, et que nous savons où ils sont placés, nous ne serons pas embarrassés de les trouver.

— Où allait ce navire? Combien d'hommes d'équipage a-t-il?

— Il va à Campêche. Il a vingt hommes d'équipage, mais des mollasses, qui ne demandent pas mieux que de se laisser prendre. Tenez, à présent que nous approchons de terre, vous pouvez découvrir sa mâture, dans cette petite fente de la côte, là dans le Nord-Est du compas...

— Eh bien, sais-tu, patron Raphaël, ce qu'il nous faut faire pour ne donner aucune défiance au capitaine de ce bâtiment, qui craindrait d'appareiller peut-être, après avoir vu un brick de ma façon?

— Non, mon commandant; mais je m'en rapporterai à vous, et j'écouterai vos conseils, comme si c'était la bonne Vierge Sainte-Marie qui me parlât par votre noble et sincère bouche : *In nomine Patris, Filii et Spiritus sancti, amen!*

— Fais-nous grâce de tes prières et écoute-moi.

—Je vous écoute, illustre commandant.

— Je vais carguer toutes mes voiles : tu vas aller, avec ta chaloupe, me haller par l'avant, comme si le brick avait besoin de ton secours, et voulait gagner, avarié, un mouillage près de la côte.

— C'est cela, mon commandant; je vous comprends très-bien; et une fois que vous serez à l'ancre, je rentrerai dans le port, en disant au capitaine espagnol que vous êtes un bâtiment anglais en croisière, venu pour boucher une voie d'eau; que je vous ai donné aide et assistance avec ma chaloupe, et que...

— Saute plus vite que ça dans ton embarcation. Tu diras après au capitaine du trois-mâts tout ce que tu jugeras convenable. Qu'il te suffise de savoir que si nous amarinons ce navire, tu recevras pour ta part une récompense proportionnée aux services que tu nous auras rendus. »

Les voiles de *l'Albatros* sont carguées et serrées : la chaloupe de Raphaël nage sur l'avant du brick contre le vent : les autres canots du corsaire aident la chaloupe. En quelques heures *l'Albatros* atteint un bon mouillage, d'où il peut être vu du navire espagnol. Un grand pavillon anglais est déployé sur l'arrière du pirate. Raphaël revient dans le port, et il annonce partout que le brick qu'a remorqué sa chaloupe, n'a jeté l'ancre que pour visiter quelque couture molle un peu au-dessous de sa flottation, et boucher une petite voie d'eau; qu'ensuite il appareillera pour continuer sa croisière contre les forbans. Il nomme le brick au capitaine de *la Quintanilla*, c'est le nom du trois-mâts espagnol; il cite même le nom du commandant anglais. « Par San Antonio, dit l'Espagnol, la circonstance est favorable pour moi. Tandis que ce croiseur anglais sera mouillé près de l'île, je pourrai appareiller sans craindre les forbans qui rôdent toujours dans ces parages. Les scélérats craignent les bâtimens de guerre, comme les voleurs la corde : ils les sentent à vingt lieues à la ronde. J'appareille demain. »

Raphaël vient la nuit, dans une pirogue, rendre compte à Rodriguez des intentions du capitaine espagnol. Rodriguez fait des dispositions pour tromper ce malheureux capitaine. Il ordonne de dépasser les mâts de perroquet de *l'Albatros*, de mouiller une ancre par le travers, et de frapper sur le câble de cette ancre, et sur celui de l'autre ancre du mouillage, deux cayornes qui, crochées à la tête des bas mâts, inclineront le brick comme s'il était à moitié abattu en carène. *L'Albatros*, bientôt couché sur le côté de tribord, présente le flanc opposé à des hommes qui, dans les embarcations du bord à la chaloupe de Raphaël, font semblant de visiter et de réparer les coutures avariées.

C'est à la clarté naissante du matin que cette petite comédie se jouait sur les flots tranquilles, et des forbans étaient les acteurs de cette scène.

La pauvre *Quintanilla* avait aussi mis sous voiles aux premiers rayons de l'aurore. Loin d'éprouver la défiance qu'aurait dû lui inspirer l'aspect d'un navire comme *l'Albatros*, le crédule capitaine espagnol comptait, au contraire, sur la présence du brick, qu'il supposait anglais. *La Quintanilla* quitte donc le port, ses basses voiles sur les cargues, ses huniers bien étarqués et bien bordés, les perroquets hissés à bloc. La brise du matin enfle les voiles et semble se jouer dans son gréement, en apportant aux matelots les douces émanations des fleurs de la côte, couvertes de rosée. Les cris cadencés des hommes qui hallent sur les cordages vont réveiller les échos sonores de la terre, qui fait battue par les lames que le navire forme en fendant les flots encore brunis par les dernières ombres de la nuit. Le soleil dore déjà l'horizon; tous les objets reprennent leur forme naturelle avec le jour, autour du bâtiment; on aperçoit sur l'avant, le brick, que l'on a pris la veille pour un navire anglais, la mâture penchée et le côté de tribord éventé. A mesure qu'on l'approche, on l'observe avec plus de curiosité. C'est un beau navire et qui doit bien marcher, dit le capitaine espagnol à son second. Voyez dans cette longue vue, ces façons si fines, cet élancement et cette quête!...

Digitized

— Effectivement, capitaine, c'est un bâtiment qui doit bien escarpiner, mais qui ne doit pas porter grand'chose; il me semble même plus fin que la plupart des bricks de guerre de construction anglaise. Quel bau il a! On rebat les coutures de son côté de tribord; entendez-vous les coups de maillet des calfats?

— Oui, le voilà dans la position où nous nous trouvions, il y a quinze jours, cherchant une voie d'eau. Mais à bord d'un navire de guerre il y a tant de ressources! c'est couvert d'hommes cela. Vous voyez, par exemple, ce brick: eh bien, le voilà abattu presque en carène en haute mer... Là... il a frappé ses cayornes d'abattage sur deux ancres... Allez donc faire une opération aussi hardie à bord d'une barque marchande de 400 tonneaux comme nous, avec vingt hommes d'équipage!

— Voilà que nous allons passer à le ranger, capitaine. Voulez-vous que nous hissions notre pavillon?

— Sans doute, montrez-lui nos couleurs et saluez-le en amenant et rehissant trois fois le pavillon national. Nous lui devrons peut-être l'avantage de pouvoir sortir sans avoir quelque forban à nos trousses, et il est bien juste que nous lui rendions hommage.

Pendant ce paisible entretien entre le capitaine et le second de *la Quintanilla*, une scène toute différente se passait à bord de *l'Albatros*. Quelques hommes, placés à tribord dans les embarcations, faisaient bien mine de tapoter à coups de maillet sur les bordages: mais sur le pont, une partie de l'équipage était parée à filer les cayornes pour redresser le navire, et une autre partie disposée à hisser les voiles, guinder les mâts de perroquet passés sur l'arrière du tenon des mâts de hune. Rodriguez, assis sur son couronnement et caché par l'extrémité des bastingages de l'arrière, guette à la longue vue, d'un œil avide, le trois-mâts qui va passer à côté de lui. C'est une proie facile, qu'il convoite et qu'il brûle d'étreindre dans ses serres. Le capitaine espagnol salue à portée de fusil *l'Albatros*, qui, pour répondre à son salut, élève et amène par trois fois dans sa mâture inclinée, le pavillon anglais avec lequel il abuse son confiant ennemi. Oui, saluons-le bien, dit Rodriguez à voix basse : bientôt, quand il sera au large, nous le saluerons autrement qu'avec cette misérable étamine.

L'Espagnol file toujours; il dépasse le corsaire, il est déjà plus éloigné de terre que celui-ci... C'est alors que les cayornes qui tenaient *l'Albatros* couché sur les flots sont filées peu à peu, et que le brick se redresse fièrement sur ses lignes d'eau; c'est alors que, par un mouvement qui tient presque de la magie, tant il est prompt et sûr, les vergues, qui se trouvaient appiquées, se croisent carrément sur les bas-mâts et sur les mâts de hune. Les huniers montent lentement à tête de bois, les mâts de perroquet s'élèvent sur leurs guinderesses, et les perroquets presque en même temps grimpent le haut des cale-haubans pour être gréés sur leurs mâts, déjà mis en clé.

— Voyez donc, fait remarquer le capitaine espagnol à son second, voyez comme ce navire anglais semble se redresser!

— C'est le changement de position, capitaine. Il nous paraît maintenant sous un autre aspect que lorsque nous nous trouvions par son travers.

— Non, je ne me trompe pardieu pas, ses huniers montent sur leurs drisses; il guinde ses mâts de perroquet! Ah! Dieu tout-puissant, si c'était un forban, à présent que nous sommes au large!... Revirons de bord, rentrons avant qu'il ait le temps de nous couper la terre.

Il n'est plus temps, *l'Albatros* est sous voiles : il marche comme un dauphin, et, avec ses huniers qu'il largue et ses basses voiles qu'il vient d'amurer, il pourrait sans ses perroquets gagner *la Quintanilla*, comme l'agile dorade atteint le poisson volant qui cherche à fuir sous la lame qu'il perce de ses ailerons. Et comment, imprudent Espagnol, as-tu pu ne pas deviner un corsaire à cette coque si noire, à cette guibre si élancée, à cette haute mâture penchée sur cet arrière qui rase la mer, et enfin à cette multitude de matelots qui bouillonnaient sur ce large pont bordé de caronades! Tremble maintenant à l'approche de ces voiles brunes que la brise pousse vers toi avec tant de vitesse; tremble surtout à la vue de ces figures sinistres qui se groupent sur l'avant du pirate! Ce pavillon anglais, qui t'a si grossièrement abusé, va s'amener pour céder sa place sur la drisse à un pavillon colombien. Reconnais maintenant ta funeste erreur en voyant dans les eaux du corsaire la chaloupe de Raphaël. C'est lui qui a conduit ton redoutable ennemi sur tes traces. Sauve-toi si tu le peux encore, mais songe bien que tu pourras payer cher les efforts inutiles que tu feras pour échapper au terrible *Albatros!*

La Quintanilla a viré de bord, *l'Albatros* a imité sa manœuvre : elle veut tâcher de gagner la terre, fût-ce même pour faire côte, avant que le brick ait pu mettre le grappin dessus. *L'Albatros* poursuit jusqu'en dedans des brisans la proie qui veut lui échapper. Chaque fois que l'Espagnol croit toucher au rivage, le Colombien passe entre la terre et lui, et le force ainsi à regagner le large. Ce n'est pas à coups de canon que le brick veut faire amener le trois-mâts : il cherche au contraire à l'amariner à l'abordage, pour ne pas donner l'éveil au large, et révéler peut-être aux croiseurs les parages où il se trouve. *La Quintanilla*, sans

Digitized by Google

cesse chassée par *l'Albatros*, perd à chaque bordée l'avantage qu'elle s'était promis en louvoyant dans les dangers. A chaque évolution, elle dérive vers son infatigable ennemi, et comme l'oiseau qui perd ses forces en luttant de vitesse avec le vautour qui le menace, elle finit par s'abandonner à la voracité du corsaire. C'est alors que le terrible cri *à l'abordage, à l'abordage!* se fait entendre sur le pont du Colombien, qui élonge le trois-mâts comme pour le dévorer. Tous les Espagnols tombent à genoux; et Rodriguez, en les voyant dans cette posture suppliante sous le poignard de ses forbans, se met à rire avec dédain, en ordonnant du geste qu'on épargne d'aussi méprisables victimes.

— Qu'on m'amène le capitaine, je veux lui parler.

Le capitaine espagnol s'avance en tremblant, et en élevant vers son vainqueur des mains agitées par la peur.

— Qu'as-tu de précieux à ton bord ?

— Ma cargaison et ma malle.

— Rien de plus?

— Rien, illustre commandant, je vous le jure par saint Antoine et les plus saints de nos martyrs.

—Réfléchis bien à ce que tu vas me répondre. J'ai en main le manifeste de ta cargaison. Si tu m'avoues tout, je te laisse la vie : si tu mens, ce cartahu, frappé à ma grande vergue, punira ta dissimulation.

— J'ai trois barils de piastres dans ma chambre. Raphaël a dû vous le dire, puisque c'est lui qui nous a trahis.

— Passe-lui une cravate de franc-filain, Gouffier, puisqu'il n'a que trois barils de piastres.

— Illustre commandant, j'oubliais de vous dire, tant je suis ému, qu'il y a encore cinq barils, mais cinq barils tout petits, tout petits, dans une cachette sous le panneau de la chambre.

— Ce n'est pas encore assez. Range à virer sur le cartahu.

— Oh! en grâce, noble et brave commandant, laissez-moi me remettre un peu et me rappeler ce que je puis encore avoir... J'ai, j'ai... caché entre bord et serre, sous le lambris de ma cabane, deux sacs de doublons, deux petits sacs de rien, qui ne vous serviront pas à grand' chose... Mais je veux tout dire.

— Oui, c'est à peu près cela. On va fouiller ton navire d'ailleurs, et si l'on trouve dans la visite des objets que tu peux avoir oublié de m'indiquer, je te rafraîchirai la mémoire en te faisant hisser au bout de la grande vergue, pour l'exemple d'abord, et puis pour avoir de la viande fraîche pendue à mon croc.

On visite, on fouille la prise de la carlingue à la pomme. Tout l'or et l'argent est trouvé, enlevé, transporté à bord du corsaire. On jette un équipage à bord de *la Quintanilla*, qui quitte *l'Albatros* pour aller à Carthagène, où elle attérira. Rodriguez, avec ses barils de piastres et ses sacs de doublons, fait voile pour Saint-Thomas, île danoise, repaire de forban, où il pourra en toute sûreté plonger ses hommes dans la débauche et repartir ensuite, après avoir pris des renseignemens sur les navires qu'il se propose de piller.

L. C.

Aventuriers français.

Les Français avaient essayé, à différentes époques, de faire dans l'Amérique le même commerce que les Espagnols; leurs tentatives avaient presque toutes échoué, ce n'avait été même qu'avec une peine extrême qu'ils étaient parvenus à former quelques colonies dans les Antilles.

La première île occupée par eux fut celle de Saint-Christophe.

Ces colonies, souvent attaquées par les Espagnols, attirèrent l'attention du cardinal de Richelieu, qui créa une compagnie pour les étendre et les affermir. Dans le même temps, il se forma à Dieppe une association d'hommes entreprenans et courageux, connus sous le nom d'*aventuriers*, qui armèrent quelques navires et firent payer cher aux Espagnols les prises qu'ils avaient faites sur les Français. Cette société obtint en peu de temps des succès si importans, qu'elle s'occupa de chercher aux environs de Saint-Domingue une île qui pût lui servir de retraite et remplacer l'île de Saint-Christophe, qu'elle trouvait trop éloignée.

L'île de la Tortue, située sous le 20° 30' à 40' lat. N., séparée de Saint-Domingue par un canal de deux lieues sur lequel elle possède un assez beau port, bordée dans tout le reste de son rivage par de grands rochers que les habitans nomment *Côtes de fer*, leur parut réunir toutes les conditions qu'ils souhaitaient; il leur fut facile d'en chasser vingt-cinq Espagnols qui la gardaient, et ils y fondèrent un établissement qui prospéra en peu de temps.

Les aventuriers, possesseurs de l'île de la Tortue, se divisèrent en trois classes :

Les *habitans*, qui exploitèrent le sol en y faisant des constructions et des plantations;

Les *Boucaniers*, ainsi nommés d'un mot caraïbe qui signifie rôtir et fumer en même temps; ceux-ci allaient chasser le bœuf et le sanglier

Digitized by Google

dans les bois de Saint-Domingue et rapportaient à la colonie des cuirs et des viandes salées qui devinrent pour elle un objet de commerce important;

Enfin, les *Flibustiers* ou corsaires, qui continuèrent les courses contre les Espagnols.

D'Ogeron, l'un des gouverneurs de l'île de la Tortue, voulant accroître rapidement la colonie, fit venir des femmes de France; presque tous les habitans se marièrent. Sans doute le hasard se conduisit bien en cette circonstance, et les nouveaux ménages se trouvèrent heureusement assortis, car boucaniers et flibustiers témoignèrent bientôt le désir de partager le bonheur des habitans. Ce dut être un tableau curieux à voir, que ces femmes débarquant sur le port, et ces hommes au ton brusque, au geste hardi, s'approchant d'elles, les examinant, faisant choix d'une compagne sur la physionomie à défaut de tout autre indice, et lui disant, un bras appuyé sur son fusil : « Je ne te demande point compte du » passé, tu n'étais pas à moi; réponds-moi de l'a- » venir, je te tiens quitte du reste ; » puis faisant résonner leur mousquet : « Voilà celui qui » me vengera de tes infidélités ; si tu me manques, » il ne te manquera pas. »

Le boucanier et le flibustier, venus de la même origine, doués du même caractère aventureux et de la même hardiesse, différaient par leurs mœurs, leur costume et la nature de leurs expéditions. Si les flibustiers empruntaient quelque chose de plus ardent à leur vie hasardeuse; les boucaniers, eux, avaient dans les mœurs quelque chose de plus grave, de plus sévère. C'étaient des hommes au teint basané, aux cheveux hérissés ou noués, à la barbe longue, couverts d'une petite casaque de toile, portant un caleçon qui venait à la moitié de la cuisse et que souillaient toujours des taches de sang; coiffés d'un bonnet de drap auquel était adaptée une visière, chaussés de souliers de peau de porc et de bœuf, et la poitrine entourée d'une tente de toile fine tordue et mise en bandoulière. Ils marchaient deux à deux, ayant mis en commun leurs provisions et le résultat de leur expédition; chacun de ces couples était suivi d'un certain nombre de valets et d'une meute de vingt ou trente chiens dans laquelle se trouvait un *venteur* ou *braque*. Leurs armes étaient un fusil fabriqué en France exprès pour leur usage, tirant une balle de seize à la livre, et dans un étui de peau de crocodile, pendu à leur ceinture, quatre couteaux et une baïonnette ; quinze ou vingt livres de poudre dans une calebasse bouchée avec de la cire, formaient leurs munitions. En partant de l'île de la Tortue, ils s'associaient dix ou douze maîtres; arrivés à Saint-Domingue, ils choisissaient une forêt et se la partageaient par quartiers; chaque troupe bâtissait alors dans sa portion de bois, pour les heures de sommeil, de petites loges que les Indiens nomment *ajoubas*, et sous ces loges couvertes de *taches* ou queues de palmistes, étaient tendus les pavillons de toile destinés à garantir des moucherons.

A peine le jour levé, maître, valets, chiens, tout était debout; le maître partait devant, valets et chiens le suivaient sans se détourner d'un pas; le venteur seul avait le privilége de courir à son gré : il allait à la découverte du taureau; trois ou quatre coups d'abois avertissaient qu'il en avait rencontré un; alors s'élançaient tous les chiens, puis suivaient les valets et le maître; celui-ci tirait, et pour mettre le taureau à bas, il suffisait le plus souvent du premier coup. On coupait le jarret de l'animal, le maître prenait les quatre gros os, dont la moëlle lui servait de repas; le venteur recevait pour récompense un morceau de viande, et toute la troupe se remettait en route, à l'exception d'un valet chargé d'écorcher le taureau et d'en porter le cuir au lieu du rendez-vous. La chasse continuait jusqu'à ce que tous les valets et le maître lui-même se trouvassent chargés de cuirs.

Après le retour, chacun tendait sur la terre la peau dont il était porteur, l'y fixait avec des chevilles, et frottait le dedans avec un mélange de cendres et de sel battus qui le faisait sécher en peu de jours. Cette opération, qui se nommait *brochetage*, étant terminée, on commençait le repas; tous armés d'un couteau et d'une fourchette de bois, s'asseyant à terre, autour d'une feuille de palmiste sur laquelle était servie la viande, et d'une calebasse qui en contenait la graisse mêlée avec du jus de limon et du piment; les chiens n'étaient pas oubliés dans ce partage d'un repas dont ils avaient été les premiers fournisseurs.

C'était surtout aux maîtres qui chassaient le sanglier qu'était applicable le nom de boucanier, car eux seuls se servaient du *boucan*. Le boucan était une loge couverte et fermée par des *taches* dont la partie supérieure était traversée par un certain nombre de bâtons gros comme le poignet et longs de sept à huit pieds; sur cette espèce de claie était étendue la chair du sanglier, coupée par aiguillettes de la longueur d'une brasse et saupoudrée de sel vingt-quatre heures à l'avance, tandis qu'au-dessous on faisait force fumée en brûlant les peaux et les ossemens. Ainsi arrangée, cette viande était excellente, mais se conservait rarement bonne au-delà de six mois.

Les boucaniers étaient des hommes robustes, endurcis à la fatigue; un cuir pesant cent à cent vingt livres, ils le portaient trois et quatre lieues, au milieu de bois et de halliers pleins d'épines et de ronces; il y en avait parmi eux de si agiles qu'ils attrapaient un bœuf à la course et lui coupaient le jarret; adroits tireurs, un de leurs jeux favoris était de s'exercer à qui abat-

Digitized by Google

trait des oranges sans les toucher, en coupant seulement les queues avec une balle. Observateurs fidèles de leurs traités et de leur parole, ils se prenaient les uns aux autres ce dont ils avaient besoin, et se le rendaient à la première occasion avec le plus grand scrupule. Avant d'avoir des gouverneurs, ils vidaient leurs différends avec le fusil; mais si le vainqueur avait tué son adversaire d'une manière qui laissât soupçonner la lâcheté ou la perfidie, si la balle était entrée par derrière, le fait était constaté par un chirurgien; le coupable était aussitôt attaché à un arbre et on lui cassait la tête d'un coup de fusil.

S'il est un caractère plus curieux encore à étudier que celui du boucanier, c'est le caractère du flibustier. Habitué à jouer chaque jour avec la tempête et l'abordage, en lui se trouvaient réunis bravoure, audace, ardeur au travail, fermeté dans le malheur, insouciance dans la prospérité; il ne connaissait d'autre patrie que la mer, d'autre patrimoine que sa valeur, d'autre jouissance que celle de vaincre et dépouiller son ennemi; inaccessible à la crainte, aucun péril ne pouvait arrêter ni ralentir sa marche; était-ce amour de la gloire? Mais il n'était attendu par aucun de ces honneurs, par aucune de ces ovations qui flattent l'amour-propre d'un vainqueur et l'excitent à courir après de nouveaux trophées. Était-ce amour du gain? Mais pour dissiper à terre son butin, quelque immense qu'il fût, il ne lui fallait que le temps strictement nécessaire pour qu'il pût se remettre de ses fatigues. On eût dit un instinct qui le poussait à fournir une carrière aventureuse hors de laquelle il ne pouvait plus exister, pour lui, ni plaisir, ni émotions. Riche ou pauvre, esclave ou maître, il se trouvait également bien placé dans chacune de ces conditions, car elle était une des alternatives obligées de l'état qu'il avait embrassé et devenait une occasion pour lui d'exercer la spécialité de son génie. Cruel par habitude et cependant susceptible de générosité, fidèle aux engagemens contractés avec ses camarades, d'une obéissance aveugle au réglement qu'il avait une fois adopté, il était en outre d'une piété singulière et ne marchait jamais au combat avant d'avoir sollicité Dieu avec ferveur de lui accorder la victoire.

Le moyen employé ordinairement par les flibustiers pour se procurer un navire, des provisions et des munitions de guerre, donnera la mesure de leur adresse, de leur audace et de leur persévérance.

Réunis d'abord en un petit nombre d'associés, ils choisissaient pour chef celui d'entre eux dont le talent et l'intrépidité leur inspirait le plus de confiance; ils équipaient une petite nacelle faite d'un seul tronc d'arbre, la garnissaient de quelques vivres, et s'y embarquaient, ayant pour tout vêtement une chemise ou deux et un caleçon. Ils se dirigeaient ainsi vers quelque port espagnol et se tenaient en embuscade à l'entrée, guettant la première barque qui sortait; en approchait-il une, ils s'en rendaient maîtres en sautant dedans, et s'empressaient aussitôt de conduire leur prise dans quelque petite île où ils la faisaient caréner par leurs prisonniers qu'ils relâchaient ensuite; puis ils complétaient leur équipage jusqu'au nombre de trente ou quarante. S'ils n'avaient pas une quantité de vivres suffisante, ils s'en procuraient en surprenant des habitans espagnols dont ils tiraient pour rançon un certain nombre de porcs; munis en outre des vêtemens et des provisions de guerre trouvés dans la barque, ils se mettaient en mer, et ne la tenaient pas long-temps avant d'avoir trouvé et saisi l'occasion de s'emparer de quelque bon navire. Cependant, avant de s'embarquer, ils s'occupaient d'un article important, d'un traité qu'ils nommaient leur *charte partie*, et dans lequel étaient réglées les indemnités qui devaient être acquises en argent ou en esclaves par un œil perdu, un bras ou une jambe enlevée, une blessure assez grave pour mettre hors de service.

Sur mer, égalité parfaite; capitaine, officiers, soldats mangeaient ensemble; et si le hasard eût voulu qu'une portion meilleure fût placée devant le capitaine, le premier venu avait le droit de s'en emparer. Rien ne pouvait rompre l'amitié fraternelle qui liait ces aventuriers; l'amour même y était impuissant : si deux d'entre eux rencontraient une belle femme dont ils fussent également épris, ils la jouaient à croix ou pile; celui que le sort favorisait en était l'époux, et elle devenait ensuite la maîtresse de tous les deux. Outre cette amitié qui les unissait tous, ils faisaient encore deux à deux, pour un ou plusieurs voyages, quelquefois pour toute la vie, un traité d'intimité plus particulière qu'ils observaient avec un scrupule religieux; ils mettaient en commun ce qu'ils possédaient et leur gain à venir; si l'un des contractans venait à être blessé, il continuait de toucher sa part du butin de son associé, et dans le cas de mort, tout appartenait au survivant.

L'obéissance aveugle aux ordres du chef était une des premières vertus des flibustiers; il arrivait pourtant qu'ils se décidaient à le punir de quelque faute grave, en le conduisant dans une île déserte où ils l'abandonnaient, lui laissant son fusil, ses pistolets et son sabre. Quelquefois ils ne voulaient lui infliger qu'une punition temporaire, et sept où huit mois après l'avoir abandonné, ils retournaient s'assurer s'il était vivant, lui rendaient sa dignité, et obéissaient à son commandement avec autant de religion qu'auparavant.

A peine, dans leurs courses, avaient-ils recon-

Digitized by Google

nu un vaisseau espagnol, qu'en un instant tous les préparatifs de l'attaque étaient faits; puis un grand silence régnait sur le tillac, c'était le recueillement de la prière; lorsqu'elle était terminée, chacun se couchait sur le ventre; il ne restait debout que celui qui tenait la barre, et deux ou trois matelots pour orienter les voiles; dans cette position, ils couraient à l'abordage, sans se mettre en peine du feu de l'ennemi; puis tous se relevaient, s'élançaient, tombaient comme la foudre sur leurs adversaires étourdis, et aux détonations des pistolets, au cliquetis des sabres, succédaient bientôt leurs cris de victoire.

Si le navire pris valait la peine d'être conservé, ils le conduisaient à l'île de la Tortue, après avoir déposé les vaincus à terre. A leur arrivée, ils payaient exactement les droits de commission au gouverneur; le capitaine était remboursé des avances qu'il avait pu faire, et l'on procédait au partage du butin.

Ce moment était solennel; tous les flibustiers étaient tenus d'apporter ce qu'ils avaient mis de côté pendant le voyage; le Nouveau Testament était placé ouvert au milieu du cercle, et chacun à son tour venait poser la main dessus et jurer qu'il avait rendu un compte fidèle; celui qui eût été surpris faisant un faux serment, eût perdu à l'instant tous ses droits, et sa part fût retombée sur ses camarades. Après cette première cérémonie, le butin était divisé par lots; à ce partage, présidait le plus grand esprit d'égalité; les objets dont la valeur était susceptible de contestation, étaient d'abord vendus à l'encan, et l'argent qu'ils produisaient venait entrer dans le partage. L'équipage se divisait en autant de groupes qu'il y avait de lots; alors le sort présidait également à la répartition de chacun des lots, entre les membres de chaque groupe. Cette répartition terminée, le flibustier se hâtait de dissiper tout ce qu'il avait gagné, et se remettait en mer, aussi gai, aussi insouciant qu'il l'était au moment de son premier voyage.

H. Demolière.

Garde-Pêches

ATTACHÉS AUX CÔTES DE FRANCE.

En étudiant l'ensemble de nos rapports maritimes, on verra qu'il existe une action et une réaction si constantes et si nécessaires entre la navigation commerciale et celle de l'Etat, qu'il est impossible de concevoir leur existence constituée indépendamment l'une de l'autre.

Si c'est à l'âpre et périlleuse école de la première que se forment les matelots dont se recrutent sans cesse les équipages des vaisseaux de guerre, c'est dans les forces navales du pays que le commerce trouve les garanties de son inviolabilité sur toutes les mers où ses spéculations l'appellent, sur toutes les plages où la nature même de ses entreprises isole ses intérêts.

Avant de suivre nos vaisseaux dans les régions lointaines où notre industrie nécessite leur présence, nous jetterons un coup-d'œil sur les stations que la protection de la pêche territoriale a fait attacher à plusieurs points de nos côtes.

Le droit de pêche est une de ces prérogatives dont, en vue de son intérêt même, la loi a dû régler l'exercice. L'égoïsme avide et l'imprévoyance n'eussent point tardé à détruire dans leur frai, les poissons qui habitent les eaux de notre plage, si des réglemens ne fussent point intervenus pour régler l'époque des pêches, leurs modes et leurs instrumens. Cette législation spéciale a nécessité des moyens particuliers d'application. Des cutters ont donc été préposés à sa surveillance dans tous les parages où elle eût pu subir de fréquentes infractions.

Parmi ces *garde-pêches* la station de Granville, la plus considérable par le nombre des bâtimens, a acquis dans ces derniers temps une nouvelle importance par la contestation qui s'est élevée entre nos huîtriers et les armateurs des îles anglaises assises dans la partie méridionale de la Manche.

Dans la baie de Cancale et dans les parages que les îlots de Chaussey laissent à l'ouest de la côte de Coutances se trouvent des bancs d'huîtres formés en partie, exploités et entretenus par les pêcheurs riverains. La marée du matin voit chaque jour dans les saisons permises pour la pêche, des flottilles, de petites basquines déployant leurs voiles grisâtres, partir du havre de Granville, aller, comme une volée de hourriques qui rase les flots, s'abattre sur ces bancs pour revenir le soir chargées de coquillages mouiller dans le port.

Les produits de cette pêche formaient depuis long-temps la richesse des populations de cette partie de notre littoral, lorsqu'en 1818, les habitans de Jersey leur en contestèrent le droit d'exploitation exclusif. D'après eux, les huîtrières étant pour la plupart situées hors du cercle territorial de la France, ils pouvaient s'y présenter concurremment avec nos pêcheurs.

Ce conflit de prétentions eut du retentissement jusque dans les cabinets des deux pays; des notes diplomatiques furent échangées; la France représenta que bien qu'il fût reconnu par tous les publicistes que la *pêche territoriale* ne s'étendait qu'à une lieue marine des côtes, portée estimative des boulets et des bombes

Digitized by Google

lancés par le rivage, la pêche des huîtres devait, par sa nature, former nécessairement une exception; que l'existence des huîtrières était subordonnée à des mesures d'entretien et d'exploitation, auxquelles l'éloignement des ports anglais ne pouvait point permettre à leurs bateaux de se soumettre. Ainsi, qu'outre les époques déterminées par les réglemens pour l'ouverture et la clôture de la pêche, les bateaux français étaient obligés de jeter ou de reporter sur les bancs les huîtres qui n'avaient point la grandeur déterminée; etc.

L'Angleterre ne voulut point admettre positivement ce droit, bien qu'elle reconnût la justice de nos prétentions; seulement elle toléra que notre station étendît à ces localités la police de nos côtes.

Malgré la bonne harmonie qu'un système réciproque de modération fait régner sur ce point entre la station française et les navires de la station de Jersey, le vague qu'un défaut de solution a encore laissé sur la validité de leurs réclamations aux yeux des pêcheurs étrangers, force souvent nos côtres d'employer des mesures de rigueur contre eux. Il ne s'écoule point de saisons que plusieurs de leurs navires ne soient capturés et retenus, comme sanction pénale de leur délit, plusieurs mois dans le port de Granville. Dernièrement une de ces arrestations donna lieu à une lutte qui ne se termina que par un dénouement sanglant.

Le onze mars 1834, le côtre français *l'Ecureuil* voguait lentement, quoique couvert de toile, au milieu de l'atmosphère épaisse dont une brume de printemps enveloppait les côtes; encore devait-il son mouvement moins à l'action des voiles qu'aux rames dont son équipage fouettait la surface de la mer.

L'Ecureuil est une de ces lourdes barques que l'on est surpris de rencontrer parmi ces élégantes embarcations dont notre marine nationale est aujourd'hui si riche et si fière. Taillé pour le transport et pour l'échouage, il est étranger à ces formes rases, à ces bossoirs élancés, à cet arrière fin et bien assis dont le gabarit est si favorable à la marche; à le voir tourmenter péniblement la mer avec ses nombreux avirons, on eût dit un cloporte qui se débattait dans de l'huile.

Il avait cependant arrêté deux bateaux anglais; mais comme la brume avait pu les tromper sur la distance de la terre, interprétant, malgré les probabilités, cette circonstance en leur faveur, il les avait relâchés aussitôt.

Cependant une brise légère ne tarda point à se lever, la brume fut dans un instant balayée, et *l'Ecureuil* put distinguer une escadrille de sloops Jersais draguant sur nos huîtrières.

Son canot fut aussitôt à la mer; et un instant après, *la Flora* de Faversham était amarinée sans avoir tenté de résistance. Il n'en fut pas de même du *Frolic*, qu'essaya de capturer ensuite l'embarcation française.

Favorisé par la brise qui d'instant en instant fraîchissait davantage, ce bâtiment prit chasse tout d'abord; mais comme la péniche vigoureusement menée le gagnait à force de rames et allait évidemment bientôt l'atteindre, il se disposa à se soustraire à une capture en repoussant par la force le canot assaillant: la résistance fut en effet si violente que l'abordage fut manqué, et qu'un coup d'aviron renversa l'un des Français presque sans vie.

Cet échec ne découragea pourtant pas nos marins: cette agression ne devait pas rester impunie; leur chaloupe reprit donc sa poursuite et nagea bientôt dans le sillage du navire anglais. Nouvelle lutte, mais cette fois-ci plus opiniâtre encore que la première: le combat engagé à coups d'huîtres, allait cependant finir par la prise du *Frolic*, lorsqu'un coup de feu tiré par son patron frappa le contre-maître français.

A la vue de l'un de ses hommes renversé tout sanglant, l'enseigne, le Marié-des-Landelles, sentit qu'il est des bornes où doit s'arrêter l'indulgence; que, lorsque l'injure se change en crime, la modération veut elle-même qu'il trouve une répression prompte et sévère; il saisit un fusil, et, un instant après, des gémissemens partis du bord du sloop annonçaient que le contre-maître Mouillard était vengé.

Le vent ayant acquis plus de force, *le Frolic* fila avec une si grande vitesse, que l'embarcation française dut renoncer à l'espoir de s'en emparer.

Deux jours après, les pêcheurs de Jersey suivirent au lieu du dernier repos le patron Burnett mort à la suite d'une blessure faite à la poitrine par une balle.

Ce malheur, déploré par tous, amènera, du moins nous l'espérons, un résultat que réclame depuis quinze années l'intérêt de nos pêches sur cette côte. Le gouvernement a pu ajourner une solution tant qu'il ne s'est agi que de la dévastation de nos huîtrières, du vol de nos filets et de nos casiers; mais après ces événemens, la reconnaissance et la sanction exécutive de notre droit deviennent une question qui peut s'ensanglanter chaque jour.

FULGENCE GIRARD.

La Poste aux Choux.

C'est le nom que les matelots ont donné à une embarcation dont la mission spéciale de chaque jour est d'aller chercher la provision de

Affaire du Cutter l'Écureuil de Granville

1838

Paris Imp. Chardon, Rue St Pierre Racine

vivres frais pour la consommation du bord.

Ce nom est plaisant, expressif; il tient de la parodie par l'application qu'on a faite du mot générique à l'objet particulier qu'il s'agit de transporter vite; il renferme une contre-vérité, parce que si ce canot a une qualité, ce n'est pas celle que le mot *poste* suppose.

Il se bâte, sans doute; il ne perd pas de temps, — dans le service de la marine on n'en perd guère, — mais si prompts que soient ceux qu'il a portés à terre et qu'il en doit ramener, si bien taillé qu'il soit lui-même, si énergiques que soient les matelots qui le mettent en mouvement, il procède toujours avec une certaine lenteur. Il est ordinairement très-chargé, par conséquent il est lourd; et puis ce n'est pas un de ces canots fins et légers que les marins mettent de l'amour-propre à faire voler sur la surface légèrement agitée d'une rade.

La poste aux choux a une allure moins grave, moins pesante que la chaloupe; mais elle n'a ni la démarche solennelle et accélérée cependant du grand canot, ni la tournure vive, alerte et sémillante du canot du capitaine. Elle ne peut faire la belle que quand elle n'a pas sa cargaison ordinaire; encore, un peu de ses habitudes lui reste.

Je la comparerais volontiers, et la comparaison ne sortirait pas trop du sujet, à nos cuisinières, les postes aux choux de nos maisons de la ville; elles prennent un pas en revenant de la halle, le panier au bras. Ce pas ne peut être très-rapide parce qu'elles portent souvent une lourde charge; eh bien, que le dimanche soir elles abdiquent le tablier de toile rousse, qu'elles mettent le galant déshabillé, le bonnet brodé et l'escarpin qui danse à la barrière; elles seront plus parées, plus coquettes, plus gentilles peut-être, elles ne seront pas plus légères; la grâce ne leur viendra pas; il y aura toujours de la cuisinière sous le déguisement de grisette. La poste aux choux est toujours la poste aux choux; elle aurait beau faire aussi.

Sa renommée est établie, et, je dois le dire, cette renommée est presque injurieuse. Qu'un homme, dans une embarcation, nage sans grâce, sans cette précision élégante qu'on a empruntée à la *nage* anglaise, on lui dira : « Mieux que ça donc! tu as l'air d'un canotier de poste aux choux! » Que le canot d'un capitaine dorme sur la lame, faute d'ensemble parmi ceux qui sont aux avirons, faute d'énergie ou d'adresse; qu'il se laisse gagner de vitesse par des embarcations moins bien constituées pour la marche, que dira le capitaine désappointé? « L'officier » de garde s'est trompé assurément; il m'a » donné la poste aux choux au lieu de ma yole! » ceci n'est pas ma yole, quoique j'en recon- » naisse la peinture et l'équipage, c'est la char- » rette du marché. »

C'est l'élève de corvée qui commande la poste aux choux; non que ce jeune officier doive présider à tous les achats qui seront faits; mais il a l'obligation d'assister à la délivrance de tout ce qui est ration. Il mène sa corvée à la boucherie du port, à la boulangerie, à la cave; pendant ce temps-là les pourvoyeurs des différentes tables du bord, le coq pour l'équipage, le maître-d'hôtel du capitaine et celui des officiers, le novice qui sert les maîtres, les cuisiniers des élèves et des chirurgiens vont dans la ville chercher les mets dont on aura besoin aux diverses gamelles; ils font aussi une foule de commissions qu'on ne trouverait plus occasion de faire dans la journée, si, pour une raison quelconque, les communications avec la terre étaient interdites; le vaguemestre va chercher les lettres à la poste; les domestiques vont remplir leurs devoirs extérieurs. Une heure a été assignée par le chef de la corvée, après laquelle on laissera à terre celui qui ne sera pas trouvé, au moment du départ, à la cale désignée pour l'embarquement.

.... Voilà que chacun rallie le canot avec son paquet sous le bras, avec son sac sur l'épaule, avec sa pesée de viande accrochée à un bâton. Le patron fait faire l'arrimage de tous les objets à transporter, sous les bancs ou dans la chambre de la poste aux choux; ici les légumes, les choux; là le pain, plus loin le bœuf, et puis cent petites choses dont le détail serait presque impossible à faire ici.

Comme il vente un peu frais, un prélart goudronné recouvre toute la charge du canot, pour la mettre à l'abri de l'eau, que le choc des lames contre les joues et le flanc de l'embarcation dégagera en pluie salée.

Toute la gent culinaire et domestique, le facteur de la poste et quelques hommes qui, partis la veille par cette même poste aux choux, ont manqué le canot du soir et ont couché à terre sans permission, se rangent sur l'avant, sur l'arrière, sur les bancs des canotiers, partout, comme ils peuvent, ou selon les indications de l'élève de corvée, qui veut mettre à la voile en sortant du port.

« Pousse! » On borde quelques avirons et l'on s'éloigne du quai.

Le canot a été mâté d'avance; la misaine et la voile de tapecu sont hautes, amenées et prêtes à être ouvertes au vent. « Borde la misaine! tiens l'écoute prête à filer! bien... Passez au vent, vous autres, et doucement; asseyez-vous entre les bancs. Borde ton tapecu! loffe un peu! bon, comme ça! »

Et, à la bordée, la poste aux choux va accoster le bâtiment qui l'a expédiée quelques heures auparavant; c'est à l'escalier de bâbord qu'elle touche.

L'aspirant va rendre compte à l'officier de garde; le canot se décharge par les sabords de

Digitized by Google

la batterie; un ou deux canotiers restent dedans pour le nettoyer et le mettre sous ce bout dehors, qu'on appelle le Tangon, de la position tangente qu'il a au navire, par le travers du mât de misaine; les délinquans se présentent à l'officier de service qui les envoie aux fers, où le capitaine d'armes les embroche, et tout est dit pour la poste aux choux.

A. Jal.

HYGIÈNE NAVALE.

La Mer.

Sublime objet d'admiration et de terreur, la mer, pour les gens du monde, est cette immense étendue d'eau qui sépare les continens; pour le marin, c'est la patrie, c'est le sol de prédilection : ce sera donc le premier objet de nos études hygiéniques. Confluent universel des courans d'eau qui sillonnent la terre, et réservoir commun des produits condensés des vapeurs atmosphériques dont par un merveilleux échange, elle constitue la source principale, la mer occupe la majeure partie, plus des deux tiers de la surface du globe. A de plus savans nous laissons le soin de démêler, dans l'obscurité des causes finales, le rôle que joue la mer dans l'harmonieux système du monde; de spécifier les causes astronomiques, géologiques ou autres de ces mouvemens alternatifs et réglés qui constituent le flux et le reflux, le *flot* et le *jusant*, comme disent les marins; d'établir les conditions locales de ces courans divers, littoraux ou sous-marins, observés dans certains parages. Ces phénomènes n'ont pas une relation assez directe avec la constitution et les besoins sanitaires du navigateur, pour que nous devions nous en occuper ici. Notre mission est d'apprécier les conditions physiques et chimiques de la mer, afin d'en déduire les conséquences relatives à la physiologie du marin.

Observée sur les rivages ou les bas-fonds, l'eau de la mer est limpide et légèrement verdâtre; mais au large, l'extrême profondeur lui donne une teinte bleu-noirâtre analogue à la couleur de l'encre. Elle est à-peu-près inodore : la senteur particulière qu'on perçoit sur les rivages émane des varecs ou du *goëmon* que les flots laissent à découvert sur la plage. L'eau de mer n'est pas seulement salée, comme on le pense vulgairement, ou amère, comme le disent les poëtes, elle est, en même temps, âcre, nauséeuse et d'un goût détestable; mais cette saveur varie selon les parages, les saisons, et surtout par le voisinage des fleuves: c'est ainsi que des navigateurs prétendent que le mélange des eaux du Rio de la Plata se fait sentir à quinze ou vingt lieues de l'embouchure; l'amertume des eaux est, dit-on, plus prononcée à la surface que dans les profondeurs de la mer. Cette saveur est vraisemblablement le résultat des matières de toute espèce dont la mer est l'afflux et le réservoir. L'eau marine est légèrement visqueuse : en y plongeant les doigts et les écartant ensuite, le liquide file comme de l'eau légèrement gommée. Sa pesanteur est un peu supérieure à celle de l'eau douce, ce qui fait dire aux baigneurs que l'eau salée *porte* mieux. Relativement à la température, il est à peu près démontré que les eaux sont moins froides sur les bas-fonds qu'au large, et que la chaleur décroît en raison de la profondeur, phénomène que M. Durville croit pouvoir attribuer aux courans sous-marins. C'est sans doute ce qui faisait penser à Péron que le fond de la mer est occupé par des glaces éternelles, tandis que Buffon le croyait échauffé par le feu central que quelques physiciens prétendent former le noyau du globe. On admet que la température de l'Océan, là où n'existent ni courans ni bas-fonds, est égale à celle de la latitude correspondante; cependant il est reconnu que, sous l'équateur, la température de la mer est supérieure à celle de l'air (qu'il ne faut pas confondre avec la chaleur solaire), tandis que c'est le contraire au voisinage des pôles. Il est assez difficile de comprendre, au premier abord, comment la température de l'eau peut être supérieure à celle de l'air; mais cela se conçoit par la densité du liquide, qui lui permet de conserver plus long-temps sa température acquise, tandis qu'une *risée* suffit pour rafraîchir instantanément l'atmosphère; c'est ce qui explique pourquoi, lorsqu'on se baigne le soir, l'eau semble plus chaude que dans la journée. L'eau de mer se congèle moins facilement que l'eau douce; les glaçons ne se produisent à la surface de la mer qu'à 34° sous zéro. Vers le cinquantième degré de latitude la glace se forme sur les rivages; vers le soixantième, des glaçons se montrent au large; vers le quatre-vingtième degré on rencontre les glaces fixes. Ces glaçons, causes d'entraves et d'accidens pour la navigation, rendent pourtant service aux navigateurs en leur fournissant de l'eau potable par le fait de la distillation naturelle que produit la congélation : on sait que la glace est dégagée de tout principe sapide, et qu'elle donne de l'eau pure dont pourtant l'usage n'est pas très-salutaire. Un phénomène digne d'être médité, c'est que les eaux de la mer, concentrées dans ce bassin immense, et soumises à une évaporation perpétuelle, ne finissent pas par se corrompre. Des écrivains naïfs ont prétendu qu'elles devaient cette propriété aux sels qu'elles contien-

Digitized by Google

nent; mais il est vrai de dire que le mouvement est plus essentiel à leur conservation que les principes salins qui s'y trouvent; car, à l'état de repos, ces eaux se corrompent avec plus de facilité que l'eau douce; expérience que font tous les jours les marins, qui, pour lester les navires, remplissent des futailles d'eau de mer. On explique facilement la présence des sels et autres principes dans l'eau marine, lorsqu'on songe que la mer est le réceptacle de tous les corps solubles qu'y versent perpétuellement les eaux terrestres; mais on en vient à se demander comment il se fait qu'avec cet afflux continuel la saturation ne soit pas complète, et comment il se fait encore que l'eau de mer ne fournisse aucune trace d'une infinité de substances qui se trouvent abondamment dans les eaux fluviales?

Nous arrivons naturellement à l'analyse chimique des eaux de la mer. Leur composition varie suivant beaucoup de circonstances, telles que la latitude, la profondeur, la température. Le principe qu'on y rencontre sous les latitudes polaires ne se retrouve pas entre les tropiques, et *vice versâ*. Ces principes variables se réduisent, en dernière analyse, à quelques espèces de sels formés par un petit nombre de bases et de radicaux, savoir : la soude, la chaux, la magnésie, l'ammoniaque et la potasse en très faible portion; puis, les acides sulfurique, hydrochlorique, parfois l'acide carbonique; de plus, des traces d'iodures et de bromures. La quantité totale de ces principes varie, selon plusieurs circonstances encore, depuis une demi-once jusqu'à deux onces par litre d'eau. De plus longs détails seraient de peu d'intérêt pour la majorité de nos lecteurs; passons à l'examen d'un phénomène curieux, et dont tous les marins ont admiré les merveilleux effets.

Dans quelques circonstances, surtout pendant l'obscurité, lorsque le temps est chaud ou que l'atmosphère est chargée d'électricité, les eaux de la mer apparaissent lumineuses comme une flamme douce ou scintillantes comme des étoiles. Quel navigateur, respirant le calme et la fraîcheur de la nuit, après une journée brûlante, ne s'est plu, les coudes appuyés sur le bastingage, à contempler le sillage étincelant du navire poussé par une jolie brise, semblable (qu'on nous passe cette comparaison classique) à la barque infernale sillonnant les eaux du Phlégéton? De ces flammes qui bouillonnent s'échappent des milliers d'étincelles simulant ces insectes lumineux qui parfois brillent dans l'obscurité. Qui n'a vu, sous les rayons du soleil, le choc mesuré des avirons faire jaillir les eaux en lames d'or d'un éclat éblouissant? Telle est la phosphorescence, phénomène qui se rencontre dans les eaux de la mer, et qui, de plus, paraît inhérent à quelques-uns de leurs habitans : c'est ainsi que les marins contemplent, avec un plaisir mêlé d'une sorte de terreur, les pâles jets de lumière que laisse après lui, dans ses rapides évolutions, le requin errant, la nuit, autour des navires, lueurs sinistres bien différentes des reflets diaprés de la dorade, dont la peau chatoyante réfléchit les rayons lumineux sous mille couleurs dont l'éclat lui valut son nom.

Ce mot phosphorescence préjuge une question qui n'a pas encore été résolue par les physiciens. Si quelques-uns ont attribué cet état lumineux de la mer à la combustion d'un gaz phosphoreux, d'autres en ont cherché l'explication dans le dégagement de lumière opéré par la pression; d'autres en voient l'origine dans une infinité de mollusques microscopiques répandus dans l'eau; d'autres encore attribuent ce phénomène à la viscosité des eaux de la mer; d'autres, enfin, pour concilier ces opinions diverses, accordent à chacune de ces causes un rôle alternatif ou partiel.

En raison de sa saveur désagréable et des principes actifs qu'elle renferme, l'eau de mer ne peut servir comme boisson. Cependant quelques voyageurs rapportent que certaines peuplades sauvages en font leur breuvage habituel, ce qui mérite confirmation. Le czar de Russie, Pierre-le-Grand, voulut, dit-on, habituer les enfans de ses matelots à ne boire que de l'eau de mer; il advint ce qui devait arriver, que la plupart en moururent. Mais l'art sait tirer profit de l'eau de mer, soit en la dépouillant de ses élémens sapides pour la rendre potable, soit en l'appliquant comme médicament : nous aurons occasion d'en traiter sous ce double rapport.

Il nous resterait à considérer la mer sous le point de vue de sa mobilité; mais nous laissons à l'imagination féconde et poétique de nos collaborateurs le soin de décrire ses fureurs et ses caprices. Nous nous bornons à dire que la mer est *calme* lorsque sa surface est tranquille et polie, *houleuse* lorsque les lames s'élèvent en ondulations; on dit que la mer *creuse* lorsque des vagues énormes laissent des abîmes entre elles; qu'elle *moutonne* lorsque sa surface, tourmentée par une forte brise, s'agite en lames courtes et couronnées d'écume disséminée comme des flocons de neige se détachant sur un fond d'azur. La mer est *dure* lorsque le navire, au plus près, en reçoit des secousses fortes et répétées; elle *brise* lorsque ses flots mutinés, rencontrant un obstacle, sont en effet brisés et jaillissent avec fracas; elle *déferle* lorsque, s'élevant en voûte, les lames retombent de tout leur poids sur l'objet qu'elles rencontrent. Ces divers états sont en rapport avec l'intensité des vents, la direction des courans, le gisement, la configuration des côtes et des bas-fonds. La

Digitized by Google

mer n'est jamais plus *grosse* et plus *mauvaise* que lorsqu'un calme subit succède à l'ouragan. C'est alors que, ballotté par les flots tumultueux, le malheureux navire, privé de l'appui qu'il trouvait dans ses voiles, tangue et roule au point que les mâts, fouettant l'air, menacent de se briser. C'est alors que les petits navires sont, comme on le dit, *mangés* par la mer, c'est-à-dire qu'ils semblent perdus entre les lames. Quoi qu'il en soit de ces bouleversemens, le navigateur ne tarde pas à se familiariser avec eux, lorsqu'il voit son vaisseau s'élever avec légèreté sur le dos de ces lames qui s'avancent en grondant et semblent devoir l'engloutir. Il est reconnu que les vaisseaux courent infiniment moins de dangers en pleine mer qu'au voisinage des côtes; c'est pourquoi les navires mouillés dans certains parages se hâtent d'appareiller aux approches de la tempête.

C'est dans cette lutte perpétuelle avec l'inconstance des flots que le marin acquiert cette énergie physique et morale qui en fait l'homme intrépide, alerte, industrieux par excellence; telle est même la trempe de son caractère, que les terribles catastrophes deviennent pour l'homme de mer un aliment nécessaire à son avidité pour les fortes émotions.

FORGET.

Une Croisière en 1812.

La gloire maritime de la France ne tomba point avec sa puissance navale dans les désastres d'Aboukir et de Trafalgar. Après la destruction de nos flottes, le drapeau tricolore, arboré par nos frégates et nos corsaires, ne cessa point de se montrer glorieusement sur l'Atlantique et la mer des Indes.

Les faits que nous allons rapporter se rattachent à cette multitude d'événemens remarquables par leur audace et leur succès, mais qui se perdirent, à cause de leur peu de résultats, dans le retentissement des triomphes de l'empire, et dans le bruit que fit, en s'abîmant, notre marine.

Habitués à ne nous préoccuper que de ce qui nous frappe d'une manière immédiate ou profonde, nous avons trop négligé les courses et les exploits isolés de nos croiseurs de cette époque. Sans quelques rapports égarés dans les colonnes du *Moniteur*, nous ne trouverions guère des souvenirs de ces entreprises hardies que dans la mémoire de nos vieux marins, qui par leur récit protestent, avec cette fierté nationale, un des traits frappans de leur caractère, contre les grandes victoires du yack anglais.

C'était en 1811. La France était alors dans sa plus grande puissance sur terre, sur mer dans sa plus grande faiblesse; Napoléon, malgré ses triomphes, n'avait cependant point cessé de fixer les yeux sur nos ports. Il savait que c'était sous l'influence de la Grande-Bretagne que se formaient ces coalitions dix fois coupées par nos armées, dix fois renouées par son or. La Grande-Bretagne était donc l'ennemie que tôt ou tard il devait abattre, dût-il se faire de Moscou et de Téhéran des lieux d'étape pour aller l'attaquer dans les Indes.

Dans l'impossibilité où se trouvait alors notre marine de combattre en ligne des flottes anglaises, il avait conçu le projet de continuer la lutte en s'attachant aux bâtimens de commerce, et, d'après ce système, des ordres avaient été donnés pour des constructions de frégates, spécialement dans les ports secondaires qu'il importait de rendre menaçans pour l'ennemi.

Le Havre fut un de ceux où ces armemens furent poussés avec le plus d'activité et de persévérance.

Le succès ne leur fut pas favorable : tous les bâtimens qui sortirent de ses bassins furent détruits par l'ennemi; cependant, malgré le malheur qui semblait s'acharner contre ces expéditions, une nouvelle frégate, *la Gloire* (1), beau navire percé de 44 sabords, venait de sortir des cales, et se disposait à prendre la mer.

La plus haute importance s'attachait à cette expédition : l'avenir du Havre comme port militaire dépendait de son succès; il importait d'ailleurs de relever la confiance des populations maritimes de cette partie du littoral, qu'avaient abattue tant de revers. Le capitaine Roussin reçut le commandement de *la Gloire*.

Cet officier, fait capitaine de frégate après le combat du *Grand-Port*, était depuis quelques mois de retour de la mer des Indes, où il avait partagé les glorieuses campagnes qui précédèrent la prise de l'île de France. Il vit, comme tous les marins, dans cette nomination nouvelle, un témoignage de la confiance de l'empereur, et le zèle qu'il mit à justifier ce choix put seul le faire triompher des difficultés et des obstacles dont se trouvait entourée son entreprise.

Il fallut d'abord former son équipage dans une contrée où des revers constans avaient démoralisé le peu de marins que les expéditions précédentes n'avaient point enlevés. Le moyen qu'il employa prouve la connaissance qu'il avait

(1) Cette belle frégate était construite par M. Grehan, que la mort enleva de bonne heure à son pays et à ses nombreux amis.

Digitized by Google

du caractère français; il fit attacher à l'un de ses mâts un bouclier portant cette inscription en lettres d'or :

L'HONNEUR ET LA GLOIRE !

Cet appel lui attira trente matelots dès le premier jour. Bonaparte, encore officier d'artillerie, avait employé au siége de Toulon ce moyen avec le même bonheur, pour maintenir une batterie constamment balayée par les boulets anglais.

Dès que l'ennemi fut instruit que *la Gloire* se préparait à quitter le Havre, une escadre vint la bloquer dans ce port. La frégate *le Pyramus*, de 46 canons, la corvette *le Stas-North*, de 28, constamment mouillées sous le cap *la Hève*, ne quittèrent plus la baie de *Seine*; chaque soir même, surtout quand soufflaient des brises de terre, un brick de 16, expédié en mouche, venait jeter l'ancre à l'entrée du bassin.

Cet obstacle n'était point le seul que *la Gloire* eût à vaincre à cette époque où nos eaux étaient chargées d'escadres anglaises qui les sillonnaient dans toutes les directions. Les bâtimens qui voulaient sortir du Havre, pour vider la Manche, avaient encore à franchir la croisière de Cherbourg, dont les 4 vaisseaux et les 4 frégates éclairaient successivement les parages voisins par de continuelles bordées.

Plus loin, l'escadre du cap Lézard étendait de nouvelles lignes qui n'étaient pourtant encore, comme la flottille de Cherbourg, que les avant-postes de l'armée navale stationnée devant Ouessant, et dont les détachemens fermaient la Manche.

Outre ces obstacles généraux, la position de *la Gloire* se compliquait encore de difficultés toutes locales.

Telles sont la nature et la position des bassins du Havre, qu'une frégate ne peut tenter l'appareillage que pendant trois jours de chaque nouvelle lune et avec les seuls vents du S. E. au N. E. Dans les autres phases il n'y monte point assez d'eau pour faire flotter les bâtimens de cette force. On aura une idée complète des premiers dangers qu'offrait l'expédition, si l'on connaît les dimensions de ce port, dimensions telles qu'il serait de la plus grande difficulté d'y faire rentrer une frégate à la voile, dans le cas où son appareillage n'aurait point réussi.

Cependant, malgré toutes ces chances défavorables, obstacles et périls, le capitaine Roussin quitta le Havre un mois seulement après avoir reçu l'ordre de prendre la mer.

Ce fut par une belle soirée, une des dernières de l'automne, le 16 décembre 1812, que *la Gloire* mit à la voile.

Le ciel était pur, l'air était vif; la mer, clapotante sous une fraîche brise de S.-S.-E., s'abandonnait au mouvement ondulé d'une houle dont les barres plus élevées vers les côtes se dessinaient par des lignes d'écume.

L'aire d'où se levait le vent n'était point assez contraire pour que le capitaine Roussin ne tentât point de profiter de la négligence où la clarté de la pleine lune avait jeté l'ennemi. Le brick n'avait point été aperçu durant la journée. *Le Pyramus* et *le Stas-North*, mouillés à peine à deux milles N. du cap *la Hève*, étaient masqués par cette pointe de terre. *La Gloire* appareilla sans que nul indice de départ leur révélât sa sortie.

L'ennemi, trompé dans sa croisière du Havre, le fut également dans celle de Cherbourg; mais la frégate française ne put doubler le cap Lézard sans tomber dans les bâtimens ennemis stationnés dans ses eaux.

Le 18 décembre un calme plat la surprit, vers une heure du matin, sous les terres du comté de Cornouailles, que l'aube, en se levant, lui montra sombres et rampantes à une distance de deux lieues sous son bossoir de tribord. Neuf bâtimens ennemis manœuvraient pour la joindre. Vers huit heures elle se trouvait à demi-portée de canon d'une forte corvette que ralliaient deux bâtimens situés à petite distance : le combat s'engagea donc.

Le capitaine Roussin connaissait tous les dangers auxquels la nature des lieux où l'action se passait et l'armement de sa frégate exposaient son entreprise.

L'équipage de *la Gloire*, composé de 340 hommes, comptait 227 conscrits, que les dernières levées avaient jetés, sans expérience de la mer, dans l'âpre et difficile carrière du marin. N'étant initiés à la profession où ils entraient que par l'éducation qu'ils avaient pu recevoir dans un bassin de 50 toises de diamètre, leurs connaissances pratiques se bornaient à ce que moins de six semaines avaient pu leur apprendre de l'exercice du canon. Quant à la manœuvre, à l'habitude du bâtiment, ils y étaient aussi étrangers qu'à la faculté de supporter facilement l'impression de la mer.

Le reste de l'équipage provenant du 15e de la flottille était un peu plus amarriné, mais il était trop faible en nombre pour que ses efforts ne se trouvassent pas presque complétement neutralisés par l'absence du concours d'une grande partie de l'équipage : 30 heures de navigation au milieu des vagues que les coups de vent de décembre soulèvent constamment dans la Manche devaient faire renoncer à l'espoir d'obtenir de lui aucun secours.

Deux cents hommes destinés au service de l'artillerie étaient absolument hors d'état de se mouvoir; les coups de canon qui purent être

tirés dans cet engagement le furent par quelques anciens chefs de pièces, beaucoup même par les officiers.

Le pointage fut toutefois si juste, qu'il fut bientôt facile de reconnaître les avaries qu'éprouvait l'ennemi. *L'Albicorne*, corvette de 28 canons, dut même se hâter de tenir le vent pour s'éloigner d'un feu si bien dirigé, que chaque détonation annonçait un boulet dans ses préceintes.

Deux voiles venaient pourtant de se dresser à l'horizon. Cet engagement, en se prolongeant, ne pouvait manquer, par son bruit, d'attirer sur ce point tous les navires qui croisaient dans ces parages, où le coup de vent des jours précédens devait avoir poussé les vaisseaux de la station d'Ouessant. C'eût donc été, de la part du capitaine français, une témérité sans excuse d'ouvrir sa course par une rencontre dont chaque instant menaçait de l'écraser sous le nombre de ses ennemis.

Il se rappela d'ailleurs que, d'après ses instructions, l'objet spécial et dominant de sa mission était de faire le plus grand mal possible au commerce ennemi; qu'à ce but devaient tendre tous ses efforts. Il se rappela aussi qu'un nouvel intérêt se rattachait, dans l'idée du gouvernement, au succès de son expédition, puisque sa réussite devait prouver qu'il n'était point impossible aux frégates construites dans les chantiers du Havre d'en sortir et de prendre la mer. Résolu donc de changer au moins le théâtre dangereux du combat en quittant les côtes anglaises, il laissa *l'Albicorne* serrer le vent, et fit route à l'O. pour débouquer de la Manche.

Le soir même *la Gloire* avait établi sa croisière au point le plus fréquenté de la route (Fireway) que suivaient les bâtimens sortis des ports sud de l'Angleterre ou ceux qui voulaient y atterrir.

Il fit dans cette position cinq prises, dont une corvette à trois mâts, *le Spy*, équipée en flûte et armée de 18 canons; ne voulant point affaiblir son équipage, le commandant français lui ôta son artillerie, et l'expédia pour l'Angleterre en cartel d'échange.

Les tempêtes de l'hivernage ne permirent point à *la Gloire* de sillonner long-temps cette mer toujours houleuse. Le délabrement et l'inexpérience de ses hommes la forcèrent, après 15 jours de navigation par un temps de tourmente, à chercher des eaux et une température moins rigoureuses.

Le Portugal était alors occupé par l'armée anglaise. Elle se porta vers l'embouchure du Tage pour intercepter les correspondances entre Lisbonne et l'Angleterre; mais elle fut contrainte de prendre chasse devant deux frégates, *la Pique* et *la Loire*, à portée de canon desquelles elle éprouva l'importante avarie de la rupture des clefs de ses deux mâts de hune. Une grande habileté de manœuvres réussit, contre toute apparence, à la tirer de ce pas critique.

Elle fut alors croiser entre Madère et les Canaries, d'où, après y avoir capturé six bâtiments, elle se dirigea vers la Barbade, point d'atterrage de tous les bâtimens anglais destinés aux Antilles.

La fin prochaine de ses vivres et le mauvais état de sa mâture purent seuls contraindre le capitaine Roussin de regagner les côtes de France. Ce fut le 6 février que son cap fut mis sur nos ports, où il devait porter à nos matelots abattus des souvenirs de bonheur et d'audace; vingt jours après, un coup de vent de sud-ouest l'avait porté sur la Sonde.

Il était deux heures de relevée, lorsque la voix d'une vigie signala un navire : c'était *le Limet*, brick de 14 canons.

Bien que la bourrasque eût molli depuis quelques instans, les bouffées étaient toujours violentes, la mer était toujours zébrée d'écume. Malgré tout ce qu'avait ce temps de contraire à la manœuvre, le commandant de *la Gloire* ordonna de gouverner dessus; un instant après il lui hélait d'amener.

Loin de se rendre, le brick, profitant de la dureté de la mer, qui rendait le tir incertain, et des petites dimensions de son bâtiment comparativement à celles de la frégate, fit plusieurs viremens de bord vent arrière, manœuvre que *la Gloire* ne put imiter. Cette fuite retarda sa prise jusqu'au moment où, se trouvant sous le vent de la frégate, il reçut une demi-volée, sous laquelle s'abaissa son pavillon.

La tempête, qui avait repris une nouvelle force, rendit l'amarrinage de cette prise fort dangereux. Il s'effectua cependant sans la perte d'un seul prisonnier, quoiqu'ils se fussent presque tous enivrés, et à la vue d'une frégate ennemie qui était à la cape, trois lieues sous le vent.

Le jour baissait, le capitaine Roussin expédia le bâtiment pour Brest; puis, pour captiver l'attention de la frégate ennemie, laissa arriver sur elle.

A dix heures du soir, par une nuit profonde, où, malgré la phosphorescence des vagues, la mer se confondait avec le ciel, les frégates se trouvèrent à contre-bord et à si petite distance l'une de l'autre, qu'il est difficile de comprendre comment elles purent éviter un abordage, qui sans doute les eût enveloppées dans un commun sinistre.

Un moment après qu'elles se furent dépassées, un nouveau coup de vent éclata, et ôta aux deux bâtimens la possibilité de se conserver en vue. On sut de suite que cette frégate était *l'Andromaque*, forte de 46 pièces de gros calibre.

Digitized by Google

Digitized by Google

Prendre un Ris.

Digitized by Google

Le 28 février 1813, *la Gloire* entra dans la rade de Brest après une croisière de soixante-treize jours. Le tort qu'elle fit à l'ennemi fut évalué à 5 millions; 396 prisonniers, provenant de ses captures, parvinrent dans nos ports.

Cet avantage ne fut point le seul que cette expédition procura à la France. Elle put, en outre, dans ce temps où les marins étaient si rares, compter sur un équipage qu'avaient commencé à former plusieurs mois de tempêtes et de combats.

Si cette course ne fixe point l'attention par l'intérêt dramatique qui s'attache aux victoires importantes et aux grandes catastrophes, tous nos marins ont apprécié ou apprécieront l'importance qu'avaient l'habileté et le courage avec lesquels elle fut conduite dans un système qui pouvait tarir dans leurs sources les forces de l'Angleterre, et préparer de nouveaux élémens de puissance maritime pour notre pays. On reconnaîtra d'ailleurs quel degré de dévouement ces expéditions supposaient dans nos marins à cette époque, en réfléchissant que la France avait à peine six frégates sur ces mers, que les flottes anglaises écrasaient sous leurs vaisseaux.

Ris pris dans les huniers.

Le vent a subitement sauté dans un autre air; le navire, qui, poussé par une brise d'arrière, voguait *grand largue* sur une mer dont la houle favorisait sa marche, s'incline maintenant et donne la bande.

On supprime les voiles hautes pour diminuer l'action du vent et préserver les faibles mâts qui les portent. Toutes les toiles de beau temps, *royaux*, *contre-royaux*, *bonnettes*, hautes et basses *perroquets*, *clin-foc*, sont serrées et assurées fortement sur leurs *rabans* de *ferlage*; l'officier de quart fait orienter les vergues pour que le reste de la voilure reçoive plus directement l'impulsion de la brise dont le souffle a halé le travers.

La route que suit le navire après cette manœuvre n'est plus celle à laquelle il présente la guibre; sa marche de directe est devenue oblique; malgré ce mouvement de dérive, il navigue pourtant encore hardiment sous ses huniers, ses basses voiles, sa brigantine et son petit foc.

Cependant le vent fraîchit toujours; la voilure, toute réduite qu'elle est, fatigue encore ces mâts qui, lourds et gros, mais souples à cause de leur longueur articulée, fouettent comme de longues gaules à chaque secousse du tangage et des bouffées. Le navire a repris sa position penchée, dont les vergues des huniers, hissées en tête de mâts, augmentent l'inclinaison par leur poids.

L'officier, voulant prévenir ce que cette navigation a de fatigant pour la mâture et la coque du bâtiment, fait *arriser* les perroquets : ces voiles, les plus élevées pour le moment, descendent, à cet ordre, du haut des mâts, et le navire soulagé se redresse.

Mais l'horizon, que des grenasses chargent de taches livides, fait redouter que la chute de la nuit ne change en tourmente le vent déjà violent par momens. Le capitaine ordonne à l'officier de quart de faire prendre des ris aux huniers.

Cette opération a pour objet de diminuer la surface de ces voiles en réduisant leur hauteur. Ainsi resserrées, lorsque les vergues qui les supportent seront hissées de nouveau, elles n'atteindront plus qu'à la moitié des mâts, et offriront par conséquent au vent la moitié moins de prise.

Range à prendre des ris aux huniers.

Tel est le premier ordre que donne l'officier de manœuvre.

A ce commandement préparatoire, que transmettent, vibrant, les répercussions du porte-voix, tous les matelots courent à leurs postes; mais, avant qu'ils ne s'élancent dans les enfléchures (1), l'officier fait prendre les mesures qui doivent assurer à leur travail moins de peine et moins de danger.

Il fait d'abord *embraquer* les *balancines*; c'est-à-dire que, pour rendre la vergue solide sous le poids des hommes qui la surchargeront, il fait supporter ses extrémités par les balancines.

On *brasse* ensuite la vergue *quarrée* en *amarrant* solidement les *bras tribord* et *babord*, c'est-à-dire qu'au moyen de cordages nommés *bras* qui appellent ses extrémités en arrière, on l'appuie contre le mât pour la préserver des mouvemens que lui transmettrait la voile fouettée par le vent.

Enfin le palan de roulis est *embraqué* pour garantir la vergue de ces dangereuses secousses du bâtiment.

Voilà pour la sécurité des matelots qui vont s'élancer à l'exécution de la manœuvre.

D'autres dispositions restent à exécuter pour rendre le travail moins long et moins pénible.

Loffe timonier!

Le navire, obéissant au gouvernail, vient lui-

(1) On nomme ainsi les cordes transversales qui forment les échelons des haubans.

Digitized by Google

même présenter le côté de sa voile (la ralingue) au vent; la toile que la brise, en la tendant, eût rendue insaisissable s'offre flottante en plis nombreux aux mains qui vont la dompter.

C'est alors qu'après avoir fait *peser les palanquins*, c'est-à-dire fait supporter les côtés de la voile par des cordages (*palanquins*) fixés d'avance au-dessus des points qui vont devenir les coins supérieurs de la voile ainsi raccourcie, il donne le commandement définitif :

En haut prendre des ris!

A cet ordre, les matelots se précipitent dans les cordages. En un clin-d'œil ils sont sur la vergue, perchés à ses extrémités, ou la garnissant dans sa longueur. Leurs pieds s'appuient sur une simple corde; leurs mains se saisissent pour soutien de la voile même qui doit céder à leurs efforts; battus par le vent et la pluie; couverts quelquefois sous les renflemens des plis que le vent soulève au-dessus de leurs têtes; appelant par le chant d'un *hourah* mesuré leur concours simultané contre la résistance d'une grosse toile lourde de vent et d'humidité; décrivant dans l'air, sur cette vergue mobile, les arcs rapides du roulis qui les ramène sans cesse au-dessus de la vague qui gronde et écume sous leurs pieds; se tenant d'une main, travaillant de l'autre, ils exécutent cette opération dangereuse avec autant de promptitude que d'adresse.

Ne craignez point pour eux, leurs pieds se sont fait à la longue une planche solide de cette pliante mâture; de joyeux éclats de rire se mêlent souvent au sifflement du vent dans ces occupations aériennes, dont l'habitude a effacé pour eux les difficultés et les périls. Les accidens y sont toujours accueillis par de grosses épigrammes. Une rafale enlève un chapeau : *Encore un cadeau à saint Pierre*, dit avec résignation le philosophe, qui presque toujours avec la coiffure de toile goudronnée perd sa *blague* (1) ou sa pipe, ces douces compagnes du *bossoir*. Et un autre, pour le consoler, lui conseillera de courir après.

LUCO.

Prière du Matelot.

Je ne suis rien : je ne suis qu'un simple solitaire : j'ai souvent entendu les savans disputer sur le premier Être, et je ne les ai point compris; mais j'ai toujours remarqué que c'est à la vue des grandes scènes de la nature que cet Être inconnu se manifeste au cœur de l'homme. Un soir (il faisait un profond calme) nous nous trouvions dans ces belles mers qui baignent les rivages de la Virginie. Toutes les voiles étaient pliées. J'étais occupé sur le pont, lorsque j'entendis la cloche qui appelait tout l'équipage à la prière : je me hâtai d'aller mêler mes vœux à ceux de mes compagnons de voyage. Les officiers étaient sur le château de poupe avec les passagers; l'aumônier, un livre à la main, se tenait un peu en avant d'eux; les matelots étaient répandus pêle-mêle sur le tillac : nous étions tous debout, le visage tourné vers la proue du vaisseau, qui regardait l'occident.

Le globe du soleil, prêt à se plonger dans les flots, apparaissait, entre les cordages du navire, au milieu des espaces sans bornes. On eût dit, par les balancemens de la poupe, que l'astre radieux changeait à chaque instant d'horizon. Quelques nuages étaient jetés sans ordre dans l'orient, où la lune montait avec lenteur : le reste du ciel était pur. Vers le nord, formant un glorieux triangle avec l'astre du jour et celui de la nuit, une trombe brillante des couleurs du prisme s'élevait de la mer comme un pilier de cristal supportant la voûte du ciel.

Il est bien à plaindre celui qui, dans ce spectacle, n'eût point reconnu la bonté de Dieu. Des larmes coulèrent malgré moi de mes paupières, lorsque mes compagnons, ôtant leurs chapeaux goudronnés, vinrent à entonner d'une voix rauque leur simple cantique à *Notre-Dame-de-Bon-Secours*, patronne des mariniers. Qu'elle était touchante la prière de ces hommes qui, sur une planche fragile, au milieu de l'Océan, contemplaient le soleil couchant sur les flots! Comme elle allait à l'âme cette invocation du pauvre matelot à la mère de douleur! La conscience de notre petitesse à la vue de l'infini, nos chants s'étendant au loin sur les vagues, la nuit s'approchant avec ses embûches, la merveille de notre vaisseau au milieu de tant de merveilles, un équipage religieux saisi d'admiration et de crainte, un prêtre auguste en prières, Dieu penché sur l'abîme, d'une main retenant le soleil aux portes de l'occident, de l'autre élevant la lune dans l'orient, et prêtant à travers l'immensité une oreille attentive à la voix de sa créature : voilà ce qu'on ne saurait peindre et ce que tout le cœur de l'homme suffit à peine pour sentir.

CHATEAUBRIAND.

---

(1) Espèce de bourse dans laquelle les marins mettent le tabac à chiquer.

Digitized by Google

Les Pavillons.

Le pavillon est pour les marins ce qu'est le drapeau pour l'armée de terre. Drapeau, pavillon, sont pour eux deux mots qui expriment une même idée : l'honneur. C'est sous ce signe que prêtent leur serment de fidélité le matelot et le soldat; c'est sous lui qu'ils doivent mourir plutôt que de l'amener ou de le rendre.

Mais telle est la position du marin qu'un seul pavillon distinctif ne lui suffit pas. De là, la nécessité de l'emploi de plusieurs signes, lorsque cependant ce n'est qu'à un seul qu'est attachée la synonymie dont nous parlions il n'y a qu'un instant. Il n'est pas sans utilité et il ne sera pas sans intérêt peut-être de donner quelque étendue à une notice qui fournira sur les pavillons des indications peu connues de personnes étrangères à la mer.

Le pavillon est une bannière, une enseigne, un étendard d'étoffe légère, soie, toile ou étamine, que l'on déploie au vent. Cette bannière porte les couleurs, le blason, les armoiries, le chiffre, les marques distinctives de la nation, de la province, du port, de l'officier qui commande le navire qui l'arbore, de l'armateur auquel il appartient.

Quoique l'histoire ne laisse rien de précis sur les signes auxquels les navires phéniciens étaient distingués des côtes où ils se présentaient, il est hors de doute qu'ils avaient quelques marques de reconnaissance, et ces marques ne durent être que des pavillons.

Les habitans d'Egine furent les premiers Grecs qui eurent une prépondérance marquée dans les Cyclades. Ils se distinguèrent dans leurs guerres contre les Perses, et des bâtimens de mer, quels qu'ils fussent, susceptibles de se séparer, de se rencontrer ensuite, de chercher l'ennemi, de l'attaquer, de se mêler avec lui, avaient sans doute des signaux pour se reconnaître, donner et recevoir des ordres.

Les historiens, les poètes, sans s'expliquer positivement sur ces signaux, donnent cependant à entendre qu'ils étaient faits avec des pavillons. Homère, Hérodote, Strabon, Diodore, Thucydide, le font suffisamment connaître.

Laissons l'antiquité pour nous rapprocher des temps modernes.

On distingue les pavillons de nation, de province ou d'arrondissement, des signaux généraux ou particuliers.

Les premiers sont invariables, et si quelque circonstance y amène quelque changement, la notification en est faite aux autres états par communication diplomatique; ils intéressent toutes les nations maritimes, et doivent être connus de toutes. On distingue souvent ceux qui sont spéciaux aux bâtimens de guerre de ceux qui ne peuvent être arborés que par les navires du commerce; ils sont placés sur un petit mât appelé *mât de pavillon*, élevé sur le couronnement du navire, et qui reçoit une légère inclinaison qui permet de distinguer le pavillon, même quand il fait peu de vent. A bord des petits navires, le pavillon national est hissé à la corne d'artimon.

Les pavillons d'arrondissement ou de province ne sont, à bien dire, que des signaux de reconnaissance; ils ne sont pas d'obligation : chaque nation peut en adopter ou en changer, sans qu'il soit besoin de les notifier aux puissances étrangères; c'est une affaire de famille.

Lorsque la France était divisée en provinces, chacune de celles qui avaient des ports avait son pavillon, de même que, plus anciennement, elles avaient leur amiral. On connaissait ainsi en France le pavillon de Picardie, de Normandie, de Bretagne, de Guyenne, de Provence. La loi du 24 octobre 1790, qui fixa le nouveau pavillon français, décida qu'un seul pavillon serait désormais arboré par tous les bâtimens, soit de guerre, soit de commerce : et comme déjà les provinces avaient cessé d'exister comme fractions d'un même corps, les pavillons qui les distinguaient cessèrent d'être mis en usage.

Ce ne fut qu'en 1817, par un règlement du 3 décembre, que la France étant divisée par arrondissemens maritimes, chacun de ces arrondissemens reçut un pavillon distinctif, dont la place fut fixée en tête du grand mât. Ils ne doivent être arborés à la mer qu'en cas de rencontre ou en vue du port; et, quand ils le sont, le pavillon français doit toujours l'être ou au mât de pavillon ou à la corne d'artimon.

La nécessité de communiquer ses idées à des distances plus ou moins grandes, a fait imaginer les signaux : nous ne parlerons ici que de ceux qui se font à la mer et de jour. C'est un véritable langage qui a ses signes, sa grammaire, son dictionnaire.

Les pavillons de signaux sont arbitraires et faits avec des étoffes légères, généralement en étamine. On choisit les couleurs les moins faciles à confondre, même à l'œil nu; telles sont le blanc, le rouge, le jaune, le vert, le bleu. On ne réunit jamais dans un même pavillon le bleu et le vert, ou le blanc et le jaune, couleurs qui peuvent aisément à distance être prises l'une pour l'autre, surtout lorsque, les pavillons ayant servi long-temps, les teintes ont perdu leur premier éclat. Ces pavillons sont ou d'une seule couleur, ou de couleurs diverses disposées par bandes horizontales ou verticales, en carreaux, en quartiers. Souvent un disque de couleur tranchante est placé au milieu du pavillon; on les hisse en-

Digitized by Google

semble ou séparément à la tête des mâts ou au bout des vergues, en général aux lieux les plus apparens.

Il est des signaux adoptés par toutes les nations; par exemple, un pavillon rouge en tête du mât ou à l'arrière du canot, fait connaître que le navire est chargé de poudre.

Un pavillon jaune indique que le navire est suspect de contagion, ou qu'il y a contagion à bord.

Deux bâtimens ennemis qui veulent communiquer ensemble, ou un bâtiment qui veut communiquer avec un port ennemi, arborent pavillon parlementaire. C'est presque toujours le pavillon de la nation à laquelle le bâtiment appartient, placé à la poupe, lorsque celui de la nation avec laquelle on veut communiquer est hissé soit au grand mât, soit au mât de misaine. Presque toutes les nations autres que la France emploient le pavillon blanc au mât de misaine pour désigner la mission du parlementaire.

On fait connaître que le bâtiment est une prise faite sur l'ennemi en plaçant au mât de pavillon ou à la corne d'artimon deux pavillons sur la même drisse; celui du vainqueur occupe le haut, celui du vaincu est placé plus bas.

Si l'on est dans la détresse, si l'on réclame des secours, si l'on demande un pilote, on met le pavillon en berne, c'est-à-dire que, placé à la poupe du navire, le pavillon national est plié et serré de manière à ne pas flotter au vent.

En signe de deuil, on tient le pavillon à mi-mât.

Dans un combat, on amène le pavillon pour annoncer que l'on se rend, que l'on capitule.

Revenons aux signaux particuliers.

On a cherché les combinaisons qui pussent procurer le plus grand nombre possible d'indications spéciales avec le moindre nombre de pavillons. On voulait obtenir plus de facilité d'exécution, éviter surtout la confusion.

La méthode la plus féconde est due à M. le chevalier du Pavillon, capitaine de vaisseau, tué en 1782, à bord du vaisseau *le Triomphant*, à l'âge de 52 ans; elle est remarquable par l'emploi qu'il a fait du pavillon dans la langue des signaux, par sa simplicité et le grand nombre de combinaisons qu'elle présente, et qui peut être encore facilement et singulièrement augmenté. En n'employant que trois pavillons pour chaque signal, un supérieur pour l'unité, un intermédiaire pour les dizaines, et un inférieur pour les centaines, treize pavillons suffisent pour donner neuf cent quatre-vingt-dix-neuf combinaisons.

Si à chacune on attache une phrase, une idée, une signification quelconque, on a un langage fort étendu.

Les pavillons les plus ordinairement employés dans les signaux, du moins chez les Français, sont :

Le bleu,	Le blanc n'est jamais employé seul que comme pavillon parlementaire.
Le rouge,	En bandes verticales, on n'emploie pas les bandes horizontales qui pourraient faire confondre la bande inférieure d'un pavillon avec la bande supérieure de celui qui le suit, et produire erreur de signal.
Le jaune.	Un disque de la couleur indiquée est placé au centre du pavillon indiqué.
Mi-parti rouge et blanc,	
Mi-parti bleu et blanc.	
Damier blanc et rouge,	
Damier blanc et bleu.	
Blanc percé de rouge,	
Blanc percé de bleu,	
Rouge percé de blanc,	
Bleu percé de blanc,	
Bleu percé de rouge.	

Neuf de ces pavillons indiquent les neuf premiers chiffres de la numération.

Deux sont affectés au zéro;

Deux ont pour fonction de figurer tel des neuf premiers chiffres qui serait répété.

Les tables de signaux se partagent ordinairement en neuf chapitres, dont le premier comprend tous les nombres qui ont en tête le chiffre 1. Ainsi, 1, 10, 11, 12, 13, etc., jusqu'à 199. Le deuxième chapitre comprend tous les nombres qui ont le chiffre 2 en tête, comme 2, 20, 21, 200, 210, etc., jusqu'à 299. Le troisième, tous ceux qui ont le chiffre 3 en tête, ainsi des autres.

Que l'on applique à ces chapitres diverses sections, comme signaux à l'ancre, signaux à la voile, signaux de combat et de marche, etc., dont les titres indiquent les principales circonstances générales, on conçoit jusqu'à quel nombre étendu de combinaisons différentes on peut élever ce dictionaire. Chaque chapitre, chaque section, sont annoncés par un pavillon particulier ou par le lieu où le signal est placé (1).

Les ordres donnés par les signaux pourraient être entendus de tout le monde : la plupart des phrases sont imprimées, et ces cahiers peuvent tomber dans des mains où ils ne se trouveraient pas sans danger. On a résolu cette difficulté en n'affectant pas toujours les mêmes pavillons aux mêmes chiffres. Le premier travail du général qui commande une armée est de faire faire la table de signaux, qui est distribuée à chaque capitaine. Si l'on peut craindre que l'ennemi ait découvert le secret de ce langage, il suffit, pour le dérouter, de changer le pavillon indicateur du chiffre. Ainsi, par exemple, que l'on transporte au n° 9 le pavillon qui aura jusqu'alors désigné le n° 1, toute la table est changée, et les mêmes pavillons expriment d'autres idées. Supposons, par exemple, que le pavillon bleu indique le n° 1, le damier rouge le n° 7, et le blanc percé de rouge le n° 9; en plaçant les pavillons ainsi, ils exprimeront le chiffre 179, qui peut prescrire l'ordre de

(1) M. de Rossel, dont la marine déplore la perte récente, a publié en 1822, en un vol. in-8°, de concert avec M. le vice-amiral de Rosily, un livre de *Signaux de jour*, à l'usage des vaisseaux de guerre français.

marche sur trois colonnes au plus près du vent. Que l'on déplace le chiffre 9, et que le pavillon qui l'a indiqué jusqu'alors indique maintenant le n° 1, le bleu deviendra l'indicateur du n° 2, le damier rouge l'indicateur du n° 8. Les trois mêmes pavillons, restant placés comme il vient d'être dit, représenteront le chiffre 281, qui pourrait exprimer l'ordre de former la ligne de bataille et d'attaquer l'ennemi.

Un bâtiment ressemble tant à un autre, il est si facile de prendre des couleurs autres que celles qu'on a droit de porter; il est si généralement admis qu'en guerre toute ruse est permise, qu'il est devenu indispensable de convenir de signaux de reconnaissance. C'est, en marine, l'équivalent du mot d'ordre des armées de terre. Confiés au capitaine qui doit les tenir soigneusement sous clef, ne les ouvrir que dans le cas où il est indispensable de s'en servir, et les jeter à la mer s'il craint que l'ennemi les surprenne, ils sont secrets de leur nature. Propres à toutes les côtes du royaume, ou particuliers à certains points de la côte, ils se font, comme tous les signaux, avec des pavillons, des fusées, des coups de canon, quelquefois par la combinaison de ces trois moyens. Il n'y a et il ne peut y avoir de règles pour l'adoption de ces signaux.

On doit à des Anglais ingénieux, MM. Luscombe frères, une langue générale par signaux, au moyen desquels les navires de diverses nations, ignorant même la langue spéciale à chacune, peuvent converser entre eux. Nous reviendrons sur cette polygraphie, à cause des avantages que la navigation peut en retirer.

Les armateurs des navires du commerce sont autorisés à faire porter à leurs navires des signaux particuliers; leur place est au mât de misaine, et mention doit être faite sur le rôle d'équipage de ceux adoptés pour chaque navire. Ainsi l'a disposé le règlement de 1827, en conformité de l'ordonnance du Roi de 1765.

Le caprice seul règle l'assemblage des couleurs de ces pavillons; souvent on se borne à écrire en grosses lettres noires le nom entier du navire dans un pavillon ou guidon blanc, ou en lettres blanches sur un pavillon bleu. C'est bien le signe le plus expressif, mais il ne peut se distinguer de très-loin, même avec la lunette; souvent le vent ou la position du navire, relativement à l'observateur, ne permettent de lire qu'à rebours. La disposition diverse de couleurs différentes est en définitive le meilleur mode à employer.

Lorsque Louis XVI vint au Havre en 1786, un navire du commerce fut mis à l'eau en présence de Sa Majesté, qui voulut bien donner son nom à ce bâtiment, et lui accorder quelques faveurs spéciales, telles que l'exemption de certains droits, etc.; une de ces faveurs purement honorifiques fut de porter une fleur de lis d'or dans son pavillon de poupe.

Aux jours des fêtes nationales, on pavoise les navires, on garnit les mâts, les vergues d'un nombre infini de pavillons, de guidons, de cornettes, de flammes de toutes couleurs, dont le mélange offre le coup d'œil le plus flatteur. L'art du timonier, qui est chargé du service des pavillons, est de les disposer de la manière la plus agréable à l'œil. On y emploie généralement les pavillons de signaux; on se sert aussi des pavillons de nation. Le grand pavillon national est exclusivement placé à la poupe du navire; ceux des nations amies le sont suivant le rang qu'un ordre du 26 avril 1827 a réglé en affectant les postes d'honneur pour les pavillons étrangers, 1° à la grande vergue à tribord; 2° la grande vergue à babord; 3° la vergue de misaine à tribord; 4° la même vergue à babord; 5° la vergue barrée à tribord; 6° la même vergue à babord. S'il y avait un plus grand nombre de pavillons étrangers à placer, ils le seraient sur les vergues de hune, en hissant l'ordre indiqué ci-dessus pour les basses vergues. On ne peut arborer aucun pavillon de nation en tête du mât, mais seulement le pavillon tricolore ou des pavillons de signaux. Il est défendu de mettre aucun pavillon de nation sous le beaupré.

Dans les ports de France, les bâtimens français doivent donner le poste d'honneur au pavillon des bâtimens étrangers qui s'y trouveront avec eux, dans l'ordre suivant: 1° le pavillon de nation de l'officier étranger commandant dont le grade sera le plus élevé, ou, à grade égal, le pavillon de celui qui sera arrivé le premier dans la rade, et successivement les pavillons des autres bâtimens de guerre étrangers, selon le grade des commandans, ou, à grade égal, selon la date de leur arrivée.

En pays étranger, on arbore au premier poste d'honneur le pavillon de la nation chez laquelle on est, ensuite ceux des bâtimens étrangers qui sont au même mouillage, selon l'ordre de grade ou de date indiqué ci-dessus; puis ceux des nations étrangères dont les consuls résidant dans le pays arboreront les couleurs les jours de fêtes.

Dans tous les cas, les bâtimens du Roi peuvent employer, dans leurs pavois, tous les autres pavillons de nation dont ils seraient pourvus.

Avant cet ordre, on arborait les pavillons de nation en tête des mâts, le grand mât étant réservé au pavillon français: le premier poste d'honneur était le mât de misaine, le second le mât d'artimon, puis les bouts de vergues, comme il vient d'être dit.

Le pavillon espagnol était toujours le premier, à moins qu'on ne fût dans un port étranger, auquel cas on hissait par courtoisie, à la place d'honneur, le pavillon de la nation chez laquelle on se trouvait. La cause de cette préférence pour le

Digitized by Google

pavillon espagnol venait sans doute de la liaison de famille qui existe entre les souverains. On n'oublie pas en France qu'un fils de Louis XIV est la souche de la dynastie actuelle des rois d'Espagne. On plaçait après ce pavillon ceux des nations qui ont à leur tête des princes de la même famille, puis ceux des nations avec lesquelles la France avait des relations politiques plus particulières, des liaisons plus étroites.

Dans le droit des nations, un navire ne doit entrer dans un port, et ne doit combattre que sous le pavillon de sa patrie; lorsqu'en temps de guerre on arbore son pavillon, on doit l'assurer d'un coup de canon, si l'on veut ne donner lieu à aucun soupçon.

Deux navires qui se rencontrent à la mer peuvent, pour se masquer, pour cacher une opération concentrée, pour tout autre motif fondé, souvent même par caprice, arborer un pavillon national autre que le leur. Mais, dans ce cas, il n'est pas permis d'assurer le pavillon sous lequel on se déguise. Le faire serait agir d'une manière contraire à l'honneur et à la foi publique. Il est à remarquer que cette règle prescrite aux bâtiments français (notamment aux corsaires qui ne craignaient point d'en agir autrement), par une ordonnance de Louis XIV, du 17 mars 1696, a été adoptée par toutes les nations. Il y a peut-être de l'amour-propre national à faire cette remarque, mais ce mouvement est bien permis quand il est fondé sur un fait si honorable pour la France.

Le pavillon étant le signe extérieur de la nationalité, un navire ne peut arborer *qu'un* seul pavillon, et tout bâtiment à bord duquel il en était *trouvé deux* était, par nos anciennes ordonnances, réputé pirate. Il faut vraisemblablement donner aux mots soulignés une interprétation différente de l'idée qu'ils expriment; car les bâtiments de guerre ont tous les pavillons des diverses nations : il en est de même des corsaires, et souvent aussi de beaucoup de bâtiments du commerce. Au surplus, cette défense d'avoir à bord des pavillons de plusieurs nations se rapprochait de celle de combattre sous un autre pavillon que le sien, sous un autre que celui que l'on avait assuré. On pourrait croire alors que par ces mots *trouvé deux* pavillons, on aurait entendu combattre sous deux pavillons que l'on aurait tous deux assurés.

C'est bien là, en effet, l'usage des pirates, qui n'hésitent pas, non-seulement à arborer, mais à assurer le pavillon qu'ils croient le plus propre à rendre plus facile la capture des bâtimens dont ils projettent de s'emparer.

On en voit, au surplus, ne pas faire tant de façons, et, dans leur impudente audace, frapper un pavillon noir, sur lequel quelquefois ils peignent des têtes de morts, des os en sautoir, des sabres croisés. Ceux-là, du moins, ne se déguisent pas, et l'on sait à quoi s'en tenir sur leur compte.

Nous terminerons cette notice en rapportant un extrait des dernières ordonnances en ce qui concerne les pavillons, tant celui indicatif de la nation, que ceux qui font connaître le rang et le grade dans l'armée navale des officiers-généraux et autres pourvus des divers commandemens. Il est intéressant pour les navigateurs de savoir quels sont ces signes caractéristiques, afin de remplir convenablement les devoirs qui leur sont imposés, soit pour les saluts, soit pour les comptes à rendre des divers événemens de mer.

La révolution de 1830 a remis en vigueur le décret de février 1793, ainsi conçu : « Le pavillon national est formé de trois bandes verticales, « bleu à la gaîne, blanc au milieu, rouge flottant. « — La flamme, un cinquième bleu, un cinquième « blanc, trois cinquièmes rouge. »

31 *Août* 1817. — Les patâches de douane ont droit de porter la flamme au grand mât et le pavillon de poupe comme tous les autres bâtiments de l'état.

3 *Décembre* 1817. — Règlement pour les pavillons d'arrondissement affectés aux navires du commerce.

31 *Octobre* 1827. — Cette ordonnance, modifiée par les événements de 1830, règle tout le service et les devoirs des officiers de la marine à bord des vaisseaux. Nous ne parlons ici que de celles de ses dispositions qui sont relatives aux pavillons.

Le vaisseau à bord duquel le Roi se trouverait en personne porterait le pavillon national au grand mât, au bâton d'enseigne et au mât de beaupré.

Celui à bord duquel serait l'amiral de France en personne porterait le pavillon carré tricolore aux armes de France avec deux ancres en sautoir.

Le vaisseau monté par un officier-général, pourvu du titre d'amiral, par commission royale, portera le pavillon carré tricolore au grand mât; celui monté par un vice-amiral, le même pavillon au mât de misaine; et celui monté par un contre-amiral, au mât d'artimon.

Les capitaines de vaisseau, pourvus de lettres de chef de division et commandant plusieurs vaisseaux réunis, porteront un guidon tricolore au grand mât. Si c'est en armée, leur guidon sera de la couleur de l'escadre à laquelle ils seront attachés.

Si deux chefs de division commandent dans un même détachement, le plus ancien portera son guidon au grand mât, l'autre au mât de misaine.

Les capitaines de frégate, lieutenans et enseignes de vaisseau commandant plusieurs bâtiments réunis, porteront seulement un guidon en vergue; s'ils commandent un seul bâtiment, ils portent une flamme.

Le plus ancien capitaine des bâtimens de commerce réunis au même mouillage arborera la flamme tricolore au mât de misaine. Il l'amènera en présence d'un bâtiment de guerre, et pourra cependant la conserver, s'il y est autorisé par l'officier commandant le bâtiment de guerre.

Les bâtimens de commerce porteront le pavillon tricolore à poupe, et, en outre, telles marques de reconnaissance qu'ils jugeront convenable; mais ils ne pourront en faire usage qu'après les avoir fait connaître au bureau de la marine, et qu'il en aura été fait mention au rôle d'équipage.

Ils sont tenus d'arborer en même temps que le pavillon de poupe le pavillon d'arrondissement.

Il leur est défendu d'arborer un pavillon tricolore à la poupe des embarcations.

La même ordonnance détermine les pavillons de distinction à arborer sur les canots, la manière dont ils doivent l'être, soit déployés, soit ferlés, suivant le grade et le rang des officiers qui sont à bord, et qui ne sont point officiers-généraux.

SCÈNES MARITIMES.

LES PIRATES DE LA HAVANE ET LE BRICK DE GUERRE.

Pris par un pirate qui avait pillé le négrier sur lequel nous sortions des Bisagos, avec une cargaison de trois cents esclaves, je me trouvai forcé de m'abandonner au sort qui venait de m'enchaîner aux chances périlleuses que couraient les forbans auxquels nous nous étions rendus. Leur navire était un petit trois-mâts, de la Havane, fin voilier, bien équipé et armé de douze caronades de seize. Après avoir capturé et expédié notre bâtiment, ils allèrent établir leur croisière près de Sierra-Léone.

Une nuit, je me le rappellerai toujours, le capitaine, ayant prévu du mauvais temps, fit prendre des ris dans les huniers, et recommanda à l'officier de quart de veiller aux grains qui s'élevaient du sud-est; mais, ne se fiant pas trop au chef du premier quart, dont l'habitude était de boire beaucoup, le capitaine s'entortilla de quelques pavillons, et s'endormit sur le pont près du timonier. A chaque grainasse qui tombait à bord, il se réveillait, et, d'une voix tonnante, ordonnait d'arriser les huniers. Une de ces rafales fut si violente, qu'après avoir grondé sur nous, elle nous força d'amener les huniers sur le tenon. Mais, dès que le nuage qui nous avait inondés de pluie fut passé sous le vent, un des hommes placés aux bossoirs cria: *Navire!* Tout le monde se leva à ce cri répété de l'avant à l'arrière: c'était un spectacle curieux et terrible que de voir ces matelots déguenillés sortir de l'entrepont, comme d'un antre de brigands, les pistolets attachés à une ceinture de corde, et un large poignard à la bouche ou dans la main. Jamais un branle-bas de combat ne fut aussi vite fait à bord de la frégate la mieux tenue. Les regards de ces hommes avides se portaient sur la partie de l'horizon où l'on avait cru apercevoir le navire. Un point noir se faisait remarquer confusément en effet sous le vent, à une assez petite distance. La nuit était sombre, le ciel couvert, et le bruissement des lames et du vent se faisait entendre seul. Le capitaine pirate, l'œil fixé sur l'habitacle dont il cachait la lueur avec sa capote, fait gouverner de manière à rallier le bâtiment qu'il croyait avoir aperçu, mais en se tenant toujours au vent du point où il s'imaginait le voir fuir. Bientôt un officier qui s'était placé devant passa sur l'arrière pour avertir le capitaine qu'on n'était plus qu'à une portée de fusil du navire chassé. *Soyez parés à l'abordage,* dit alors le capitaine à demi-voix à tout son monde: *il faut l'enlever souplement, garçons!* Et tous les forbans frémirent d'impatience, courbés presque à plat-ventre sur le gaillard d'avant, pour être plus tôt prêts à sauter à bord du bâtiment qu'ils dévoraient déjà des yeux. Le bâtiment dont nous approchions à chaque minute ne faisait aucune manœuvre; le plus grand silence régnait à son bord: on aurait même cru, à quelques embardées qu'il faisait, que tout son monde dormait, et que le vent seul, en soufflant dans ses voiles orientées au plus près, lui faisait suivre sa route. Le capitaine pirate ne se tenait pas de joie; il se frottait les mains, et recommandait à ses gens, en retenant son haleine, de faire silence; il voulait qu'on sautât à bord comme pour faire une niche à l'équipage qu'on se proposait de massacrer. Mais au moment où le bout du beaupré allait s'engager dans la hanche du brick (car c'était un grand brick), un cri terrible de *feu partout!* se fait entendre dans un porte-voix, et un tourbillon de mitraille tombe sur le pont du corsaire, au milieu d'un nuage de feu qui nous couvre tous, comme si notre navire avait disparu dans le cratère d'un volcan. La détonation de cette volée à bout portant avait été si forte, que personne, je crois, ne l'avait entendue. Ce ne fut que quelques minutes après cette épouvantable commotion que nos oreilles purent distinguer le bruit de la mer qui venait battre tranquillement notre navire démâté et percé d'une demi-douzaine de boulets. Nos yeux en vain se portaient avec effroi autour de nous;

Digitized by Google

le brick avait disparu. On ne pouvait faire un pas sur notre pont sans glisser dans le sang au moindre roulis, ou sans faire crier un mourant sous ses pieds. Le gaillard d'avant était jonché de cadavres. On allume des fanaux; on cherche le capitaine, qui, au moment de la volée, était monté sur le bastingage : on ne le retrouve plus; on ouvre le panneaux de la cale, elle était remplie d'eau. Tous les hommes, bien portans ou non, sautent aux pompes, qu'on ne peut franchir. *Nous coulons !* crie un officier : *embarquons-nous dans la chaloupe et les canots, sans perdre de temps*, et aussitôt on frappe les caliornes sur la chaloupe, pour la mettre à la mer; mais, quand les embarcations sont amenées, chacun s'y jette avec fureur : les premiers embarqués défendent leurs places à ceux qui veulent s'en emparer ou empêcher les canots de déborder sans eux. Les poignards brillent dans les mains des pirates : le carnage recommence; et sur le pont et le long du bord du navire, qui va couler dans quelques minutes, se livre un combat affreux. La chaloupe pousse enfin du bord, chargée de ceux qui sont parvenus à massacrer les assaillans qui voulaient s'y établir après eux. Décidé à périr ou à ne me sauver que dans cette embarcation, je saisis la boîte qui renfermait un des compas de l'habitacle, et je me jette à l'eau : je nage avec mon fardeau vers la chaloupe, qui bordait deux ou trois avirons pour s'éloigner du corsaire. Un des forbans, voyant que j'élevais quelque chose au-dessus des flots, me présente la pelle d'un aviron pour m'aider à monter à bord. Ils aperçoivent un compas, et me reconnaissent : pensant que la boussole, dont ils avaient oublié de se munir, pourrait leur devenir indispensable, et que je pourrais diriger la route mieux qu'ils n'étaient capables de le faire, ils me reçoivent au milieu d'eux. Un mât de misaine et sa voile avaient été amarrés sur les bancs de l'embarcation. On s'oriente, et nous faisons route le cap à terre. J'indique l'aire de vent à suivre; et, sans vivres, sans aucun espoir de recevoir des secours sur la côte que nous aborderions, nous nous éloignions du navire, que des efforts bien entendus auraient pu long-temps encore tenir à flot. Le jour enfin vint éclairer une des scènes les plus effroyables que j'aie vues. Qu'on se figure une vingtaine de brigands entassés dans un canot de vingt-cinq pieds, les uns la figure et les mains barbouillées de sang, à moitié endormis sous les bancs, les autres essuyant le sang qui coulait des blessures qu'ils avaient reçues en poignardant leurs camarades, et les misérables parlant encore avec une féroce satisfaction de leurs exploits et de la victoire qu'ils avaient remportée. Aucun regret n'échappait de leur bouche; aucune crainte ne se lisait encore sur leurs visages effroyables. Ils s'entretenaient presque en riant de la nécessité de se partager les membres du premier qui succomberait, si nous ne pouvions gagner la terre avant que la faim ne les tourmentât. Le ciel ne permit pas que ce festin si digne d'eux leur fût présenté. Un navire dont les voiles blanches se montraient à l'horizon vint frapper nos yeux; cette vue me fit tressaillir de joie. Placé à la barre, mon premier mouvement fut de gouverner de manière à nous en approcher; mais je pensai payer cher ce mouvement irréfléchi. « Tu parais avoir bien envie de nous faire pendre au bout de la grand' vergue de ce bâtiment? me dit un des pirates.— Il ne nous aura peut-être que trop vite, ajouta un autre. Tâchons d'attraper la terre : un banc de sable vaut mieux pour nous qu'un bout de planche où il y a un pavillon anglais ou américain.— Mais, répondis-je aussitôt, croyez-vous que, si nous étions sauvés par un navire, je passerais moins que vous pour avoir fait la course en temps de paix? — C'est vrai, dit un pirate, il serait pendu aussi au bout d'un cartahut, comme un vrai brave. Amenons notre misaine pour n'être pas aperçus de ce chien de navire, qui grossit à vue d'œil.— C'est, ma foi trop vrai, qu'il grossit : il n'y a qu'un moment qu'on ne lui voyait que les perroquets, et à présent on distingue ses basses voiles. Nous sommes gobés. — Dites donc, les enfans, reprit un autre, si ça pouvait être un ship marchand, un bon enfant de navire bien chargé avec dix hommes d'équipage seulement, est-ce que nous ne sauterions pas bien à bord encore en jouant de la pointe? Et les forbans agitaient leurs poignards en signe de joie. — Tiens, ma poudre n'est pas mouillée, à moi, j'ai deux coups de pistolet à envoyer au premier venu. — Ah ! il serait bon ce navire, s'il voulait nous recevoir comme de pauvres malheureux naufragés, et si nous sautions à bord pour prendre la place de ces parias et leur faire faire un plongeon. — C'est un brick! crie un forban : il est gros. — Tant mieux, il y en aura plus à la part. Dans un quart d'heure, il sera sur nous, ou peut-être nous serons sur lui : et en avant les fourchettes ! — Oui, en avant les fourchettes ! s'écrièrent-ils tous, en menaçant de leurs poignards encore tout sanglans le navire inconnu qui s'avançait. »

Le brick ne tarda pas à apercevoir notre frêle embarcation, qui, au tangage, se cachait souvent entre deux lames. Une oloffée qu'il fit m'indiqua bientôt qu'il gouvernait sur nous. Quand nous pûmes distinguer son bois, nous remarquâmes qu'il était très-allongé, et que sa mâture, séparée par un grand intervalle, pouvait être celle d'un bâtiment de guerre. Une large batterie jaune, régulièrement coupée par des sabords très-hauts, ne nous laissa bientôt plus aucun doute sur l'espèce de navire auquel nous allions avoir affaire. Il fallut se résigner. Les pirates devinrent silencieux, car rien n'inspire plus à ces

Digitized by Google

Paris. Imp. Chardon, Imp. de Filer, Rouen 3.

Vaisseau de 74 désarmé

Digitized by Google

brigands de mer que la vue d'un bâtiment très-supérieur en force. Après avoir amené ses perroquets et cargué ses basses voiles, le brick masqua son grand hunier : cette manœuvre se fit au bruit d'un sifflet que je crus reconnaître pour celui d'un maître d'équipage français. En nous accostant, deux hommes nous jetèrent une amarre qu'il fallut bien recevoir. On nous ordonna de monter à bord; mais tous les pirates avaient déjà jeté leurs poignards et leurs pistolets à la mer. Ils avaient eu soin même de se laver la figure du sang dont ils étaient barbouillés, et qui avait eu le temps de sécher sur leurs hideux visages.

Le commandant du brick m'interrogea, après m'avoir entendu prononcer quelques mots de français. Je lui racontai brièvement mon aventure, en ne désignant toutefois le navire pirate que sous le nom de négrier espagnol. Je voulais épargner encore la vie de ces forbans, qui m'avaient accordé l'hospitalité en me recevant dans la chaloupe. Ma réserve, quant à eux, fut inutile, comme on va le voir.

« Qu'est devenu le trois-mâts négrier auquel, dites-vous, appartenaient ces hommes ? me demanda le lieutenant de vaisseau commandant le brick français.

— Commandant, il a coulé sous nos pieds, par suite d'une voie d'eau qui s'est déclarée subitement.

— Cette voie d'eau n'aurait-elle pas été faite par des boulets de vingt-quatre, reçus hier par votre trois-mâts, à onze heures du soir, à bout portant ? A ces mots, je jetai les yeux sur les caronades de vingt-quatre du brick, que le commandant fixait en m'adressant cette question, et je ne doutai plus que ce ne fût le brick même qui nous avait si bien mitraillés, Je pris le parti de convenir de tout.

— Oui, commandant, je suis forcé de l'avouer, c'est vous qui nous avez coulés; jamais volée de navire n'a porté aussi juste : tout le gréément et la mâture basse, criblés par votre mitraille, sont tombés sur nous à l'instant même où votre fusillade et vos caronades de l'avant, sans doute, nous ont percés de part en part. Le navire n'a pas resté une heure sur l'eau après cet engagement terrible. Si vous aviez voulu sauver l'équipage, cinquante hommes, peut-être, ne seraient pas revenus des cent quarante marins qu'il y avait à bord.

— Sauver ces misérables ! non : on ne peut pas les pendre comme ils le méritent; mais on les coule, on passe dessus, et on continue sa route. Croyez-vous que je ne fusse pas depuis long-temps sur la piste de ces gueux de pirates ? C'était *Raphael* de Règle qui le commandait. Il vous a pris avec trois cents esclaves, vous qui étiez sur *la Louise*. Vous ne m'avez pas l'air de valoir grand'chose, mais du moins vous n'êtes pas un pirate. Allez demander à déjeuner à la cambuse. Qu'on lui donne un hamac, et qu'il se couche. Quant à cette vingtaine d'assassins, qu'on appelle le capitaine d'armes, et qu'il les mette aux fers. En arrivant au Sénégal, on leur apprendra à venir comme des imbéciles attaquer la nuit un brick de guerre, où ils croyaient ne trouver que trois hommes de quart endormis sur les cages à poules. »

Quelque temps après m'être couché dans le hamac où m'avait permis de reposer le commandant, je m'éveillai au bruit que les pas de l'équipage faisaient sur le pont en manœuvrant. C'était le brick de guerre qui passait entre les débris du corsaire, à l'endroit même où il venait de couler. Quelques avirons, des morceaux de pavois, des planches et des bouts de mâture flottaient çà et là ; mais pas un seul homme ne paraissait à la surface des vagues, qui avaient tout englouti. Les regards des gens de l'équipage du brick se promenaient avec curiosité et avidité même, autour du bord : pas une expression de pitié ne se mêlait aux observations qu'ils se faisaient à voix basse, pour interrompre le moins possible le silence de cette scène imposante. Le commandant ordonnait froidement la manœuvre, que les officiers faisaient exécuter sans paraître attacher une grande importance aux suites terribles de l'engagement de la nuit. Une heure après avoir abandonné les parages où surnageaient les débris du trois-mâts pirate, les matelots chantonnaient des airs de bord sur le gaillard d'avant, en se promettant d'autres combats avant d'arriver à Gorée, lieu de station du brick.

Édouard Corbière.

BOUGAINVILLE.

COMTE DE L'EMPIRE ET MEMBRE DE L'INSTITUT.

Bougainville est un de ces hommes rares dont la réputation maritime prouve, par une rare exception, que le génie peut quelquefois suppléer dans la navigation aux connaissances pratiques d'une longue expérience.

Placé à vingt-quatre ans, par ses travaux mathématiques, au rang des savans les plus distingués de son pays, officier dont la réputation militaire s'était fondée quelques années plus tard sur des exploits dont avaient retenti l'Europe et l'A-

Digitized by Google

mérique, toutes les carrières lui semblaient ouvertes, excepté celle de la navigation, où il a pourtant acquis sa principale gloire.

L. A. de Bougainville naquit à Paris le 11 novembre 1729; il fit ses études à l'université de cette ville, où il se fit remarquer par ses rapides progrès dans les sciences.

Destiné par sa famille à la carrière du barreau, il se soumit à ce désir par facilité de caractère, et fut reçu à vingt ans avocat au parlement.

Il avait à peine commencé son stage lorsqu'il fit paraître la première partie de son *Traité du calcul intégral* pour servir de suite à l'analyse des *Infiniment Petits*, du marquis de L'Hôpital.

Cet ouvrage posa les premiers fondements de sa réputation scientifique avant d'entrer dans la carrière militaire qu'il devait parcourir avec tant d'éclat.

L'histoire de Bougainville étonne par la variété de professions auxquelles il s'est livré et la multitude d'événemens qui remplissent sa vie.

Le calme du cabinet de l'avocat ne pouvant satisfaire ses goûts, il se fit inscrire aux volontaires noirs, et se livra aux études sévères pour lesquelles, malgré la mobilité de ses idées, il avait montré de grandes dispositions.

En 1753, Bougainville entra comme aide-major dans le bataillon provincial de Picardie. L'année suivante, il devint aide-de-camp de Chevert. En 1754, il fut envoyé à Londres comme secrétaire d'ambassade. Pendant son court séjour en Angleterre, il fut reçu membre de la société royale. En 1756, il devint aide-de-camp du marquis de Montcalm, chargé de la défense du Canada : il était alors capitaine de dragons.

Ici la vie de Bougainville commence à s'attacher par l'histoire de nos colonies aux fastes de notre marine. A peine arrivé dans le Nouveau-Monde, on lui confie une aventureuse expédition : à la tête d'un détachement d'élite, par une marche forcée de près de soixante lieues, tantôt à travers des bois impénétrables et sur un terrain couvert de neige, tantôt sur les glaces de la rivière de Richelieu, il s'avança jusqu'au fond du lac du Saint-Sacrement, où il brûla une flottille anglaise sous le fort même qui la protégeait. Le talent et la brillante valeur qu'il avait déployés dans cette étonnante expédition lui firent donner la charge de maréchal-des-logis du plus grand corps d'armée. Le 6 juin 1758, un corps de cinq mille Français, poursuivi et harcelé par une armée de vingt-quatre mille Anglais, allait être contraint de déposer ses armes : Bougainville ouvre l'avis de les attendre de pied ferme. On n'eut que vingt-quatre heures pour élever et fortifier un camp retranché; les cinq mille Français s'y arrêtèrent et repoussèrent les attaques répétées de l'ennemi, qui, après un combat acharné de deux heures, fut obligé d'abandonner le champ de bataille couvert de six mille des siens. Bougainville, dont le conseil courageux avait sauvé l'armée, fit dans ce combat des prodiges de valeur; il se montra à tous les postes les plus périlleux, et ne cessa d'exciter l'armée par son exemple, que lorsqu'il tomba, vers la fin de l'action, frappé d'un coup de feu à la tête.

Le marquis de Montcalm, hors d'état de défendre la colonie, chargea Bougainville d'aller rendre compte à la cour de France de sa périlleuse situation et demander des renforts.

La France était alors dans une position peu favorable. Aux demandes de Bougainville, le ministre Berryer ne fit d'autre réponse que celle-ci : « Quand le feu est à la maison, on ne « s'occupe pas des écuries. — On ne dira pas « du moins, monsieur, repartit avec sa fran- « chise militaire le caustique messager, que vous « parlez comme un cheval. » Il fallut toute l'autorité de madame de Pompadour pour apaiser le ressentiment du ministre. Le roi donna à Bougainville, qui n'avait que quelques années de service, la croix de Saint-Louis et le grade de colonel. A son retour (1759) au Canada, le général Montcalm le nomma commandant des grenadiers et des volontaires, et le chargea de couvrir avec ces deux corps la retraite de l'armée lorsqu'elle se replia sur Quebec. Bougainville s'en acquitta avec la bravoure et l'habileté dont il avait déjà donné des preuves. La bataille du 10 septembre 1759, où fut tué Montcalm, décida du sort de la colonie : Bougainville revint en France.

La paix s'étant faite en 1762, Bougainville, à défaut de l'illustration des armes, chercha une autre gloire à conquérir.

Le port de Saint-Malo, célèbre de tout temps par le nombre de ses armemens et la hardiesse de ses entreprises, attira ses pensées et ses projets. Il avait eu des relations avec plusieurs négocians de cette ville dans ses voyages au Canada : il les convainquit facilement, après la perte de cette colonie, des avantages qu'ils devaient retirer d'un établissement aux Malouines, archipel situé à l'extrémité méridionale de l'Amérique. Des navires furent équipés, et Bougainville, avec l'autorisation du roi qui lui conféra le grade de capitaine de vaisseau, se chargea de fonder une factorerie dans ces îles : ce fut ainsi que les bâtimens du port où s'étaient formés Duguay-Trouin et Jean Bart commencèrent la réputation maritime de Bougainville.

Il mit à la voile en 1763 : son entreprise réussit avec tant de bonheur, que les Espagnols, jaloux et inquiets de ses succès, réclamèrent les îles Malouines comme dépendances du continent américain. La cour de France crut devoir leur donner satisfaction, à condition pourtant que les armateurs français seraient indem-

Digitized by Google

nisés des dépenses qu'avait nécessitées la colonie. Bougainville fut chargé lui-même de remettre cet établissement aux agens que le cabinet de Madrid devait nommer pour en prendre possession. Ce fut comme dédommagement de cette pénible mission qu'il lui fut accordé d'effectuer son retour par l'Océan Pacifique, vaste carrière de découvertes qui s'offrait alors, presque inconnue, aux explorations des voyageurs.

Bougainville est le premier Français qui ait fait le tour du monde. Treize voyages de circumnavigation avaient bien été exécutés avant lui, mais tous par des bâtiments étrangers ; six seulement avaient été entrepris dans l'esprit de la science, les autres avaient été faits dans le but de s'enrichir par la course contre les Espagnols, qui faisaient alors, à l'exclusion de tous les autres peuples, le commerce de ces mers.

Bougainville quitta Saint-Malo, le 15 novembre 1766, sur la frégate *la Boudeuse*, que la flûte *l'Étoile* accompagnait chargée de vivres.

Le passage du détroit de Magellan lui fut très-pénible; il lui fallut toute son intrépidité pour affronter les brumes épaisses et les vents impétueux qui avaient toujours arrêté nos navigateurs. Il parvint à les surmonter par son habileté dans une profession dont il faisait pourtant en quelque sorte l'apprentissage.

On peut se faire une idée des difficultés qu'il eut à vaincre en songeant qu'il lui fallut cinquante-deux jours pour franchir un passage que sa relation n'estime qu'à cent trente-deux lieues.

Cependant, malgré les contrariétés et les périls qu'offraient à la navigation ces mers encore peu sillonnées; malgré les brumes et les tourmentes des eaux australes, malgré les vents alisés et les innombrables écueils des parages intertropicaux, il les traversa dans toute leur largeur, découvrant sans cesse de nouveaux archipels et de nouvelles îles, visitant et étudiant les pays déjà connus.

Son retour en France se fit le 16 mars 1769. Les développemens que ses rapports et le récit de son voyage donnèrent aux sciences géographiques placèrent son nom parmi ceux des plus célèbres navigateurs.

La conduite distinguée de Bougainville durant la guerre d'Amérique lui valut, en 1779, le grade de chef d'escadre, et l'année suivante celui de maréchal-de-camp dans les armées de terre.

En 1790, lorsque des troubles éclatèrent dans l'armée navale de Brest, le caractère énergique mais conciliant de Bougainville le fit choisir comme l'officier le plus propre pour les calmer. Sa voix et son influence furent insuffisantes dans ce mouvement précurseur de bouleversemens bien autrement graves. Après quelque temps de lutte, voyant ses efforts inutiles, il donna sa démission, et se consacra de nouveau à l'étude des sciences.

En 1790, il avait projeté un voyage au pôle : tous ses préparatifs venaient d'être terminés, lorsque le comte de Brienne obtint le portefeuille de la marine. Le nouveau ministre l'ayant fait venir, lui parla dans des termes qui pouvaient faire croire qu'il regardait ce voyage comme une faveur sollicitée par Bougainville : « *Monsieur*, lui dit ce dernier, *croyez-vous donc que ceci soit pour moi une abbaye?* »

La société royale de Londres, informée que le gouvernement français avait renoncé à cette expédition, fit demander à Bougainville le travail qu'il avait préparé pour ce voyage, dans lequel l'astronome Cassini devait l'accompagner : il l'envoya à cette société. Il avait déterminé deux routes, indiquées sur son plan par *route A* et *route B* : il donnait la préférence à celle-ci. Le capitaine Philipps, depuis lord Mulgrave, qui entreprit le voyage, suivit la première, et ne put aller au-delà de 80°. Bougainville était persuadé que, si on accordait une prime d'encouragement aux baleiniers, ils arriveraient au pôle, ou du moins iraient beaucoup plus loin que lord Mulgrave.

En 1796, Bougainville fut élu membre de l'Institut, puis appelé au bureau des longitudes; dans ces deux sociétés, il ne cessa pas de travailler pour la science. Lors de la création du sénat, Napoléon, envieux d'entourer son trône impérial de toutes les illustrations, fit entrer Bougainville dans ce corps politique.

Comblé d'honneurs, revêtu des plus hautes dignités, Bougainville mourut en 1811, âgé de 82 ans, exempt d'infirmités, et jouissant encore de toute l'étendue de son intelligence.

LEMANSOIS.

ZOOLOGIE.

LA BALEINE FRANCHE.

Il est peu d'animaux dont les zoologistes aient basé l'histoire sur des suppositions plus erronées. Séduits par les idées merveilleuses qui s'attachent naturellement à tout ce qui semble sortir des espèces ordinaires par la grandeur des formes ou l'étrangeté des proportions, ils se sont livrés dans leurs traités avec plus de complaisance aux inductions trompeuses de l'imagination qu'à la logique sévère des faits. Aussi les

Digitized by Google

connaissances dont la pratique de la pêche de ces animaux éclaire continuellement la science font-elles crouler chaque jour leurs beaux systèmes si péniblement élevés sur le sable des hypothèses.

La baleine est le plus grand des poissons, l'Océan est son empire.

La femelle est ordinairement plus grosse que le mâle. Chez tous les animaux qui ont des mamelles et qui mettent au jour des petits tout formés, cette différence est remarquable.

Vue de loin, la baleine présente une masse informe à laquelle il est impossible d'assigner un nom ou une espèce; cela ressemble à une chaloupe chavirée.

En s'en approchant, pour mieux distinguer comment chaque partie est coordonnée, il faut que le caprice la porte à mettre au-dessus de l'eau ou sa tête immense et singulière, ou son énorme queue, ou enfin une de ses nageoires, pour qu'il soit possible d'en admirer la puissance, car son attitude familière consiste à ne montrer à la surface que la partie supérieure de son vaste dos.

La tête forme la partie antérieure de la baleine: son volume égale à peu près le quart de la longueur totale de l'animal. Le dessus est convexe et tombe en arc sur le bout. La partie de la tête qui se prolonge vers le dos descend un peu vers l'aplomb de l'extrémité de la lèvre, et se termine par une bosse sur laquelle sont placés les orifices des deux évens.

Ces évens sont deux canaux qui, contrairement à toutes les opinions consacrées par l'autorité des savans, n'ont aucune communication avec la bouche, c'est à la partie supérieure du larynx, fermée par un diaphragme, qu'aboutissent ces organes, dont les conduits vont s'ouvrir au sommet de la tête par des orifices de huit à dix pouces environ.

Ils servent à rejeter l'eau qui entre par la gueule de la baleine, et à introduire jusqu'à ses poumons l'air nécessaire à sa respiration, quand, nageant entre deux eaux, les évens seuls restent à la surface.

Lorsque la baleine est animée par quelque vive affection ou par la douleur causée par quelque blessure, la rapidité et le volume d'eau qu'elle lance ainsi par les évens produit un bruit effrayant, et qui se fait entendre à plusieurs milles lorsque le temps est calme. On aperçoit à deux lieues et plus cette colonne d'eau, qui s'élève quelquefois à vingt et vingt-cinq pieds, et retombe en mille gouttes, parmi lesquelles le soleil brille. On ne saurait trop à quoi comparer l'espèce de mugissement causé par le jet de l'eau des évens de la baleine, si ce n'est au bruit d'un éboulement dans un lieu souterrain ou au grondement d'un orage à travers des échos.

Lorsque la baleine fait ainsi jaillir l'eau par ses évents, elle donne à sa langue le mouvement nécessaire pour avaler cette eau; mais, comme elle ferme son pharynx, elle force cette eau à remonter par ses évens, après la filtration opérée par la valvule et les bourses. L'eau entrée par la bouche ne pouvant plus ressortir par cette partie, à cause de la disposition de la valvule, qui ne s'ouvre que de bas en haut, la baleine, en comprimant les bourses qui la recèlent, la lance par les évens, d'où elle sort et s'élève à une hauteur proportionnée à la force de compression imprimée aux bourses.

L'ouverture de la bouche de la baleine franche est très-grande; elle se prolonge jusqu'au-dessus des orifices des évens, et vient dans la partie inférieure de l'animal rejoindre les nageoires. Les deux mâchoires sont à peu près aussi avancées l'une que l'autre; celle du dessous est très-large, et porte une graisse qui a principalement près de l'œil quinze et dix-huit pouces d'épaisseur. C'est cette partie que les baleiniers appellent la *gorge*. De chaque côté de la *gorge* montent les lèvres, qu'on nomme vulgairement *lippes*. Ces lèvres renferment une partie de la mâchoire supérieure, qui s'y emboîte. C'est cette partie de la mâchoire supérieure qui porte les fanons. La voûte du palais est formée d'un os duquel partent, de chaque côté, deux rangées de fanons ayant la figure d'un toit. A l'extrémité antérieure de cet os longitudinal, de forme courbe, est une petite bosse connue sous le nom de *couronne;* c'est sur cette partie, à venir par le sommet de la tête jusqu'aux évens, que sont groupés, par petits monticules, les insectes marins connus sous le nom de pous de mer.

Chaque lèvre, qui vient en arc suivre la courbure de l'os de la charpente supérieure, en cachant les fanons, est aussi recouverte de petits groupes de ces insectes, dont la blancheur s'aperçoit à une assez grande profondeur dans l'eau.

En se supposant dans l'intérieur de la bouche d'une baleine franche (ce qui pourrait facilement se faire), on verra, au-dessus de sa tête, deux rangées de lames parallèles et transversales; le bout de chaque fanon opposé à sa pointe entre dans la *gencive*, la traverse et pénètre jusqu'à l'os longitudinal. La frange de crin attachée au bord concave de chaque fanon fait paraître le palais comme hérissé de poils sur ses deux parois, la partie de cette frange qui garnit l'extrémité de chaque fanon, sortant au-delà des lèvres, forme une sorte de barbe extérieure, qui a fait donner aux fanons de baleine le nom de barbes. Les fanons les plus grands sont ceux du milieu : c'est là que se trouve le plus grand diamètre transversal de la bouche; les fanons les plus courts sont vers

Digitized by Google

l'entrée du gosier, et vers l'extrémité de la bouche.

La surface d'un fanon est polie et semblable à celle de la corne. Il est composé de fils placés à côté les uns des autres dans le sens de sa longueur, très-rapprochés, réunis ou comme collés par une substance gélatineuse, qui, lorsqu'elle est sèche, lui donne les propriétés de la corne, dont il a l'apparence. Chacun de ces fanons est aplati, allongé, et très-semblable, par sa forme générale, à la lame d'une faux. Il se courbe un peu dans sa longueur, comme cette lame, diminue graduellement de hauteur et d'épaisseur, se termine en pointe, et a le côté concave tranchant, dans le genre de cet instrument. C'est ce bord concave qui, depuis son départ de la gencive jusqu'à la pointe, est garni de crins isolés, qui deviennent plus longs et plus épais suivant qu'ils se rapprochent de la pointe du fanon.

La couleur de cette lame est ordinairement noire, et souvent marbrée de nuances grisâtres. On en voit de parcourus dans toute leur longueur par des rubans ombrés jusqu'au blanc. Bien polis, ces fanons sont d'un bel effet.

Nous avons dit que le palais présentait un os qui s'étendait depuis l'entrée de la bouche jusqu'à l'entrée du gosier; cet os est recouvert d'une substance blanche et ferme, à laquelle on a donné le nom de gencive. C'est le long et de chaque côté de cet os que les fanons sont distribués et situés transversalement.

On voit souvent des fanons dont la longueur est de huit à neuf pieds. Chaque mâchoire en contient ordinairement quatre à cinq cents.

Après la mort de la baleine, cette gencive, qui tient ainsi les fanons en leur servant de racine, devient dure et coriace; on a quelquefois de la peine à les en séparer, lorsqu'on les laisse vieillir ainsi réunis par certaines quantités.

L'œil de la baleine, situé très-près des os maxillaires, est presque également éloigné des évents et de l'extrémité de la bouche; il est un peu au-dessus de la nageoire, à la jonction des lèvres, qui, dans cette partie, a la forme d'un S. La disposition des yeux de la baleine ne lui permet pas de voir devant elle. On est réellement étonné, à la première vue, de trouver si petit l'œil d'un animal aussi monstrueux. Son diamètre visible n'a guère plus de deux pouces. Il est garni de paupières dont la mobilité n'est presque pas apparente; il n'y a pas de cils.

L'opinion générale est que les organes des sens sont très-peu développés chez ces animaux, car, si l'œil est petit, l'ouïe est également fort obtuse : à peine parviendrait-on à passer un brin de paille dans le conduit auditif.

On prétend aussi que l'odorat de la baleine est très-peu subtil; quelques personnes assurent qu'une eau sale et corrompue, jetée dans celle que parcourt une baleine, suffit pour la faire fuir avec célérité. Les plus savants anatomistes et les historiens ne donnent que des probabilités à cet égard.

Quant au toucher, il est fort peu sensible, si ce n'est toutefois sous les aisselles, où les mères serrent leur petit.

La langue de la baleine est molle, spongieuse et arrondie par devant; elle est recouverte d'une peau extrêmement lisse et d'une couleur grisâtre, tachetée et plus foncée en dessous. Elle est adhérente à la mâchoire inférieure, et susceptible de quelque mouvement. Sa grosseur est subordonnée à la capacité de la bouche de l'animal; par l'ébullition, elle produit souvent huit à dix barils d'huile (huit cents à mille kil.).

La baleine n'exerce aucun travail de mastication. Son gosier étroit donnerait à peine passage à des morceaux de la grosseur d'un hareng. Elle se nourrit de très-petite proie, des moindres poissons et surtout des mollusques, dont quelques parages de l'Océan sont couverts. Ce qu'on appelle vulgairement bolte ou manger à baleine, sont des sortes de petits globules sans corps et insaisissables; on en voit des bancs qui forment souvent des cordons de plusieurs milles de longueur. On les aperçoit de loin à la raie rousse ou jaunâtre qu'ils forment suivant les parages, où ils s'étendent à la surface de l'eau.

La queue de cet animal est immense. Sa position est remarquable; cette nageoire est horizontale au lieu d'être verticale comme celle des poissons ordinaires. Cette queue est formée de deux lobes ovales, dont la réunion présente parfaitement la figure d'une accolade. Les muscles qui la composent sont très-vigoureux. Une saillie longitudinale s'étend dans la partie supérieure du dos, depuis le milieu de sa longueur jusqu'à l'extrémité où aboutissent les tendons, nerfs, etc., qui constituent toute la force de l'animal dans cette partie.

Ce grand gouvernail est un des plus puissants auxiliaires de la baleine, mais n'est point le seul; ses deux nageoires, dont le mouvement paraît presque nul à l'œil, contribuent énergiquement à la rapidité de sa course; elles sont composées d'os, de muscles et de chair tendineuse, recouverts par une peau épaisse, semblable à celle qui enveloppe le gras du corps; cette peau, qui est formée d'un duvet extrêmement serré et recouvert d'un autre épiderme, varie infiniment de couleur, suivant l'âge, le sexe et la température où vivent ces cétacés.

Elle est quelquefois d'un noir très-pur, sans mélange, d'autres fois d'un noir roussâtre ou

Digitized by Google

mêlé de gris; plusieurs baleines sont moitié blanches et moitié brunes. Il est du reste fort commun d'en rencontrer qui aient une partie du ventre d'une blancheur éclatante; et nous voyons dans un voyage fait au Spitzberg, et par conséquent à 10° du pôle boréal, qu'on y a rencontré des baleines entièrement blanches. On affirme, ce que nous avons peine à croire, que les blessures de ces cétacés après leur cicatrisation, forment une tache blanche. Nous avons vu bon nombre de baleines portant les traces d'anciennes blessures, mais la gerçure de la peau en indiquait seule la place.

Lacépède prétend que le gras de la baleine est moins épais dans la partie de l'animal dont la forme conique rejoint la queue; le contraire nous a été montré vingt fois. Tous les baleiniers savent que cette partie est celle où le lard est le plus abondant.

Les phénomènes de la génération sont enveloppés, chez ces gigantesques animaux, d'un vague mystérieux, que l'observation n'a point encore tenté de résoudre; les faits isolés qu'elle a pu seuls obtenir n'ont pour conséquences logiques que des hypothèses.

On suppose généralement que, dans leur accouplement, le mâle et la femelle se dressent l'un contre l'autre, enfoncent leur queue dans la mer, relèvent la partie antérieure de leur corps, portent leur tête au-dessus de l'eau, et se maintiennent dans cette situation verticale.

Nous avons été à même de voir cet accouplement, auquel on ne peut donner pour raison que l'union des sexes.

Quelques naturalistes prétendent que le mâle de la baleine est d'une si grande constance, qu'on a cru reconnaître pendant plusieurs années le même mâle assidu auprès de la même femelle. Nous croyons qu'il est de toute impossibilité d'émettre une opinion quelque peu probable sur un fait que personne ne peut examiner, et qui reste un problème.

On prétend encore (et toutes ces assertions ne reposent que sur des probabilités anatomiques) que la baleine porte son fœtus pendant six mois, d'aucuns disent neuf mois; que, pendant la gestation, elle est plus grasse et particulièrement lorsqu'elle approche du temps de mettre bas. Nous avons toujours remarqué que les femelles étaient plus grasses que les males : nous supposerons alors que leur état prochain d'enfantement en est la cause générale.

Quoi qu'il en soit, elles ne donnent ordinairement le jour qu'à un baleineau à la fois, et rarement elles en portent deux.

Lorsque la baleine veut donner à téter à son petit, elle s'élève à la surface de la mer, se retourne à demi, nage ou flotte sur un côté, et, par de légères et fréquentes oscillations, se place tantôt au-dessous tantôt au-dessus de son baleineau, de manière que l'un et l'autre puissent alternativement rejeter par leurs évents l'eau salée trop abondante qu'ils ont dans la bouche et recevoir le nouvel air atmosphérique nécessaire à leur respiration (1).

Le lait ressemble beaucoup à celui de la vache, mais il contient plus de crême et de substance nutritive.

Les naturalistes prétendent que le baleineau tète au moins pendant un an; que plus tard on reconnaît son âge à la longueur de ses fanons.

Toutes les observations que nous avons faites sur les lieux de pêche nous font présumer qu'au bout de deux ans le baleineau est dans sa grande proportion. Nous avons souvent vu dans les baies, le long des côtes d'Afrique, où ces cétacés viennent mettre bas, des petits qui avaient à peine huit jours, et dont la grosseur était déjà énorme, comparativement aux fœtus pour ainsi dire produits sous nos yeux, au moment où, poursuivant les baleines, nous les avons harponnées sur le sable. Ainsi, selon Buffon (2), la longueur de la vie de tous les animaux étant, terme moyen, de sept fois la longueur de temps nécessaire à leur croissance jusqu'à l'âge de procréation, nous devrions supposer que la baleine peut vivre de vingt-cinq à trente ans.... Mais qui oserait se prononcer?

Lacépède prétend encore, d'après l'assertion de quelques navigateurs, qu'une baleine escorte parfois, pendant trois ou quatre ans, son petit, sans l'abandonner. Nous demandons comment les navigateurs ont constamment suivi pendant cette longue période de temps les courses innombrables d'un animal qui peut avoir parcouru, en quelques mois, toutes les mers où il trouve sa subsistance.

Nous n'avons jamais éprouvé que la vitesse de la baleine franche excédât neuf milles à l'heure (trois lieues), lors même que la douleur lui donne sa plus grande célérité.

Pourtant les ouvrages les plus estimés sur les poissons disent : « En supposant que douze heures par jour suffisent à la baleine pour se reposer, il ne lui faudrait que quarante-sept jours, « ou environ, pour faire le tour du monde, et « vingt-quatre pour aller d'un pôle à l'autre, le « long d'un méridien. »

En retranchant ces douze heures accordées à l'animal pour se reposer, nous pourrons alors dire que vingt-quatre jours peuvent lui suffire pour faire le tour du monde. Quelle erreur!

Il nous est démontré, par la pratique journalière de la pêche de la baleine, que sa plus grande vigueur consiste dans son énorme queue. C'est

(1) Lacépède.

(2) Ce célèbre écrivain a pourtant dit : « Une baleine peut bien vivre mille ans, puisque une carpe en vit plus de deux cents.

Digitized by Google

un levier avec lequel elle ébranle, fracasse et anéantit, par son poids et sans effort, tout ce qu'elle rencontre de flottant; là réside aussi le grand ressort de sa vitesse. En effet, réussit-on à la harponner, elle entraîne, suivant son caprice, la pirogue qui est tenue à la ligne du harpon; mais, si l'on parvient à lui appliquer vigoureusement deux ou trois coups de pelle à la jonction de la queue avec le corps, on réussit à diminuer de moitié sa vitesse.

L'insecte auquel on a donné le nom de pou de mer, et qui tourmente beaucoup la baleine franche, est de la famille des crustacés. Il s'attache si fortement à sa peau, qu'on ne peut l'en arracher que par morceaux. Il se cramponne de préférence au-dessus de l'œil, aux lèvres, aux parties de la génération.

Lacépède dit : « Que les pous de mer s'attachent à la langue de la baleine, la rongent et « la dévorent au point de la détruire presque en « entier, et de lui donner la mort. »

Tous les marins connaissent ce poisson célèbre par son goût prononcé pour la langue de la baleine, que les naturalistes appellent *dauphin gladiateur*. Nous croyons que c'est là le seul ennemi qui ose chercher à mordre la langue de la baleine vivante. Il s'y prend parfois avec une adresse contre laquelle échoue la force de son adversaire. Réunis par troupes, les dauphins gladiateurs se tiennent constamment près de la tête du cétacé, et attendent qu'il entr'ouvre sa gueule pour s'y précipiter et y rechercher leur mets favori. Mais si la baleine, avertie par instinct de la présence de ses ennemis, se tient en garde contre leurs tentatives, alors les dauphins font tous leurs efforts pour faire pénétrer leur museau, qui est long et pointu, entre les lèvres de la baleine. Le moindre écartement est aussitôt augmenté, et, par cette manœuvre vraiment singulière, en peu de temps la langue du malheureux animal, dont la puissance et la force n'ont rien qui supporte la comparaison, est dévorée; il expire au milieu des convulsions les plus terribles.

Quand une baleine, harponnée par un bâtiment, est amarrée le long de son bord, il arrive souvent que les dauphins s'en approchent pour s'emparer de l'appât offert à leur gourmandise. On est forcé d'être constamment en veille avec des instruments tranchants pour les écarter. La baleine morte ayant la gueule ouverte, ils y pénètrent encore malgré l'attention qu'on a de les repousser, et emportent ainsi des morceaux considérables de la langue, ce qui cause parfois une perte de dix barils d'huile.

Premier vaisseau

FRANÇAIS.

Ce qui manque dans les monuments nombreux que les mémoires et les chroniques nous ont laissés sur les siècles reculés de notre histoire et sur les premiers temps de notre navigation, ce sont ces détails minutieux, ces descriptions scrupuleuses où peut seule revivre la physionomie d'une époque. Les hommes d'étude qui se sont voués à l'exploration du moyen âge et de la renaissance, ceux qui ont été obligés de demander patiemment à la science les couleurs dont leur imagination devait animer leurs compositions, ceux enfin qui, comme Walter Scott et le bibliophile Jacob se sont faits antiquaires avant de devenir romanciers, peuvent dire tout ce que de longues recherches leur a nécessité la reproduction fidèle d'un costume, d'un édifice détruit, d'une construction navale oubliée. Aussi regardons-nous comme une bonne fortune de pouvoir offrir à nos lecteurs ces notes aussi précises qu'exactes que nous devons à de vieilles annales sur le nord de notre littoral.

Le premier vaisseau de ligne construit en France a été exécuté par un simple constructeur de Dieppe nommé Morin. Cet immense travail était le résultat d'un marché, et l'entrepreneur s'en tira, dit la chronique, à la satisfaction du roi. C'est sur la rive gauche de la Vilain, au-dessous de la roche Bernard, que ce vaisseau fut mis en chantier, en 1637 : il portait 76 canons en batterie.

Les dimensions que le constructeur donna à cette énorme machine de guerre, l'un des chefs-d'œuvre de l'esprit humain, se rapprochent tellement de celles d'un vaisseau de 74 de nos jours, qu'on est étonné de la précision des proportions et des calculs d'après lesquels ce grand travail fut établi. Ce vaisseau se nommait *la Couronne*; toute son artillerie était en bronze. Voici quelles étaient ses dimensions.

Sa quille.	120 pieds.
De tête en tête (la plus grande longueur). . . .	135
Sa largeur.	46
Son creux.	50
Son grand mât jusqu'à la girouette.	117

Le jeu des voiles contenait en toile petite laize. . . . . 36,000 p.

Le gros câble avait 24 pouces de circonfé-

Digitized by Google

rence, 600 pieds de long, et pesait. 14,000 l.
La grande ancre. . . . . 5,000 l.
L'équipage était ainsi composé : M. de Launay-Rosilly, capitaine de vaisseau, ayant par mois. . . . . 300 fr.
M. Coquet, lieutenant de vaisseau. 100 fr.
M. Prévost (d'Orléans), enseigne. . 50 fr.

Ces trois officiers étaient nommés par le roi, et le commandant choisissait le complément de l'équipage, qu'il nourrissait moyennant une somme qu'il recevait de l'état.

Cet équipage était ainsi composé : l'aumônier, 1 prévôt, 3 capitaines d'armes, 2 sergens, 6 caporaux, 6 anspessades (soldats avec une haute paie), 1 maître d'équipage, 4 contremaîtres, 16 quartiers-maîtres, 1 maître charpentier, 14 charpentiers calfats, 2 tonneliers, 8 maîtres valets, 3 maîtres coqs, 88 canonniers, 11 boute-feux, 3 armuriers, 500 matelots ayant tous certificat de long cours : total 630.

Le vaisseau *la Couronne* coûta 500,000 livres, monnaie d'alors.

La poudre à canon se payait à cette époque 14 sols la livre.

Le plomb.	2 sols.
Cordage.	4 sols 6 deniers.
Toile de Bretagne. . .	14 sols l'aune.
Biscuit.	5 liards la livre.
Lard salé.	2 sols 6 deniers.
Morue.	1 sol 6 deniers.
Pois.	1 sol.
Beurre.	4 sols.

Comme la monnaie n'est qu'un signe représentatif des valeurs, on peut se convaincre aisément des analogies qui existent entre ces divers prix et les dépenses nécessitées par nos armements.

NOTA. Ce n'est qu'avec une extrême défiance que nous reproduisons, dans cette nouvelle édition de *la France Maritime*, les documents qui précèdent. Il y a sans doute du vrai dans les évaluations du prix des denrées qui, en 1637, entraient dans la composition de la ration du marin, puisque à cet égard on a pu consulter les mercuriales du temps. Mais nous croyons que c'est faire trop bon marché du prix du vaisseau *la Couronne*, que de ne le faire ressortir qu'à 500,000 livres tout armé.

(*Note du Directeur de* la France Maritime.)

HYGIÈNE NAVALE.

—

Du Navire.

Le navire n'est pas seulement l'habitation du marin, c'est, à vrai dire, son univers, puisqu'il y trouve ce qui doit suffire à son existence, et que, sans changer d'habitudes, il parcourt avec lui tous les points du globe. En vain les mœurs et les productions des climats divers étalent aux regards du navigateur leurs curieuses métamorphoses; lui ne change que de ciel, et sous les feux de l'équateur comme sous les glaces des pôles, ses jours, à quelques modifications près, se succèdent avec la même uniformité de travaux et de régime. C'est pitié pour le marin d'entendre l'habitant des villes se plaindre de la gêne qu'il éprouve dans ses habitations spacieuses, au sein des ressources multipliées de la civilisation, lorsque lui, avec plusieurs centaines d'hommes entassés dans une étroite prison de bois et de chanvre, sait vivre des années entières, isolé du monde, et se procurer même certaines jouissances de la vie.

Pour procéder méthodiquement, nous prendrons le bâtiment sur le chantier; car du choix des bois de construction peut dépendre sa salubrité future. Ces bois ont été conservés sous des hangars, ou plongés sous l'eau; les premiers sont préférables; les autres ne doivent être mis en œuvre qu'après avoir été complétement séchés à l'air libre, autrement ils conserveraient un germe indestructible d'humidité. C'est dans le même but qu'on doit laisser quelque temps la *membrure* exposée à l'air, avant d'appliquer les *bordages*. Les vernis de peinture ou de goudron ont pour effet de s'opposer au desséchement.

Chemin faisant, nous examinerons les autres détails de construction : pour le moment nous supposons le navire calfaté, goudronné, lancé aux bruyantes acclamations de tout un peuple en extase; puis emménagé, mâté, gréé, approvisionné, prêt enfin à mettre à la voile.

Tout navire ponté comporte une cale, un entrepont et des gaillards; les grands navires ont de plus des batteries et des dunettes. Parmi ces bâtiments de formes et de dimensions diverses, nous présentons la frégate comme type, sous le point de vue de la salubrité et de la facile observation des règles de l'hygiène.

Commençons notre promenade sanitaire par les parties basses du navire : la cale nous offre un vaste emplacement dont la forme est relative à celle des fonds plus ou moins fins ou plats et

carrés du bâtiment; elle plonge au-dessous de la ligne d'eau, et sa destination spéciale est de recéler les objets d'approvisionnement de toute espèce : la cale est, selon l'heureuse expression de M. Sue, la ville souterraine qui entretient la ville supérieure. La partie la plus déclive est occupée par le *lest* qui est destiné à faire contre-poids à la puissance des vents et des flots; il se compose de lingots de fer, de forme cubique, appelés *gueuses*, dénomination bizarre dont nous ne chercherons pas l'origine, ou de pierres et de cailloux qu'il convient de laver à l'eau douce et de faire exactement sécher avant de les placer à fond de cale. Le lest est recouvert d'un plancher ou *plate forme* en madriers mobiles, qui doivent s'adapter assez exactement pour que les émanations de l'eau qui croupit dans la sentine ne puissent avoir d'issue que par les puits et les tuyaux de pompe, et présenter une inclinaison telle que les liquides répandus puissent trouver un écoulement facile vers le même point central. Sur ce point repose *l'arrimage*, combinaison savante qui consiste dans l'ordination rationnelle de tous les objets d'approvisionnement, de manière à ce que chacun occupe la place qui lui convient, sans que la consommation successive puisse nuire à la stabilité du bâtiment. Là sont casés, dans un ordre admirable, les tonneaux ou les caisses en fer qui contiennent l'eau douce, les pièces de vin qui occupent un compartiment particulier que l'on ferme à clef, et pour cause; le bois de chauffage, les vivres de toute espèce, le gréement de rechange, les câbles, les munitions de guerre, les marchandises, etc. Quelques-uns de ces objets sont logés dans des magasins particuliers qu'on appelle *soutes*, dont les unes sont exactement closes et dont les autres sont à claire-voie. L'arrimage exige des dispositions telles que l'air puisse circuler entre toutes les parties, et qu'on puisse au besoin dégager un objet sans déranger les autres. Sur la ligne centrale du navire sont disposés des corps de pompe qui plongent dans la *sentine* désignée plus communément sous le nom de *puits* ou d'*archipompe*, point où s'accumulent les eaux qui pénètrent dans la cale. Ces eaux qui proviennent de la filtration de la mer sur les *coutures* des bordages, de l'invasion des flots par les écoutilles, de la pluie, des lavages des câbles humides, de la dispersion de celle des tonneaux; les eaux qui dissolvent l'extractif du bois, la rouille des boulets et des caisses et une foule d'impuretés dont la cale est le réceptacle, contractent par la stagnation des propriétés délétères, et déposent une fange noirâtre qui serait une source perpétuelle d'infection, si les mouvements du navire, et au besoin l'eau des *robinets* adaptés aux parois de la cale, n'en favorisait la liquéfaction et la soustraction, au moyen des pompes; ajoutez à cela que cette partie du navire ne reçoit l'air et la lumière que d'en haut et par une seule ouverture, le *grand panneau* ou la *grande écoutille* qui correspond au point central de la plate-forme. Nous verrons plus tard quels sont les moyens que l'art peut opposer aux causes d'insalubrité dont la cale est la source.

Sortons de cet antre obscur et méphitique, où l'on respire à peine, pour entrer dans le *faux pont*. A bord des navires sans batterie couverte, le faux pont est, à proprement parler, le domicile de l'équipage; c'est là qu'il couche, mange et travaille dans les mauvais temps; c'est là que se trouvent la *cuisine*, le *four*, la *cambuse*, le *magasin général*, le *poste des malades*: l'arrière est occupé par le *logement* de l'*état-major*; nous reviendrons sur ces détails qui méritent une attention particulière. Le faux pont reçoit l'air et la lumière par plusieurs ouvertures supérieures dont trois principales : une sur l'arrière qui conduit au logement des officiers, une au milieu qui est le grand panneau, une troisième sur l'avant, qui correspond à la cuisine. Les parois latérales du faux pont sont percées d'ouvertures plus ou moins multipliées, ouvertures garnies de *verres lenticulaires* fixes ou enchâssés dans des *hublots*, petites fenêtres carrées qu'on tient ouvertes lorsque la mer est belle. A bord des navires à batteries couvertes, l'arrière du faux pont est occupé par la *sainte-barbe*, dans laquelle ouvrent deux sabords qui concourent puissamment à la salubrité du faux pont.

Les étages supérieurs des vaisseaux de ligne, frégates et corvettes constituent les *batteries* où se déploie ce formidable appareil de deux rangées de canons, mais qui nous intéressent plus particulièrement en ce qu'elles remplissent aussi les usages du faux pont des navires inférieurs; car on y trouve la cuisine, l'hôpital, des logements pour l'état-major, et les matelots y mangent, y couchent, y travaillent comme dans le faux pont; les murailles sont percées *de sabords*, ouvertures carrées, destinées à recevoir l'embouchure des pièces d'artillerie, et qu'on ouvre et ferme à volonté au moyen des *mantelets*; ces sabords et les panneaux supérieurs, qui sont presque toujours ouverts, donnent à l'air un accès facile dont la circulation, jointe à l'ordre et aux mesures de propreté qu'on observe dans les batteries, fait de celles-ci l'endroit le plus salubre du bâtiment.

Nous arrivons enfin sur le *pont*, dont la circonférence est limitée par une muraille continue, laquelle est elle-même surmontée par les *bastingages*, galerie à jour où sont logés les hommes de l'équipage. Cette muraille est aussi percée de sabords, pour les pièces des *gaillards d'avant* et *d'arrière* qui communiquent l'un avec l'autre par les *passe-avants*, passages qui occupent les côtés

Digitized by Google

du grand panneau. Des *dalots* pratiqués au niveau du pont servent à l'écoulement des eaux; il en existe de semblables dans les batteries. La *drôme*, où sont les faisceaux des mâts et vergues de rechange, occupe les côtés du grand panneau au-dessus duquel la chaloupe est comme suspendue; à l'extrémité du gaillard d'avant et sous le mât de beaupré se trouve la *poulaine* ou latrines des matelots; l'extrémité du gaillard d'arrière est occupée par le *couronnement* sur les côtés duquel sont les *bouteilles* ou latrines de l'état-major; le gaillard d'arrière des vaisseaux est surmonté de la *dunette*, qui sert de logement aux officiers supérieurs; la *mâture* et le *gréement* fournissent peu de considérations relatives à l'hygiène, bornons-nous à rappeler que pour se préserver de l'ardeur du soleil, on est dans l'usage d'installer des *tentes*, et que pour éviter les accidents que peut causer la chute des corps graves, on établit de même au-dessus du pont des espèces de filets désignés sous le nom de *casse-tête*.

Pour ne pas interrompre cette esquisse à *vol-d'oiseau*, nous nous sommes réservé de revenir sur quelques détails d'importance majeure, tels sont: 1° la *cuisine* et le *four*. La plupart des voyageurs ayant constaté les avantages de l'entretien des feux dans l'intérieur des navires, on a jugé convenable d'y placer ces appareils qui d'abord étaient situés sur le pont ou dans la batterie supérieure. Aujourd'hui le four occupe le faux pont des frégates et la première batterie des vaisseaux; à bord des navires sans batteries, la cuisine et le four sont situés dans le faux pont, afin que la chaleur qui en émane favorise le dessèchement et le renouvellement de l'atmosphère humide et viciée de cette partie du navire. Voilà qui est bien pour les navigations sous les latitudes froides et humides; mais dans les climats chauds, ces nouveaux foyers de chaleurs rendent le séjour du faux pont insupportable, surtout pendant la nuit, lorsque l'équipage se trouve entassé et que les écoutilles sont fermées; ajoutez à cet immense inconvénient celui de la fumée et de la production des gaz non respirables engendrés par la combustion qui s'alimente du peu d'oxygène de l'air ambiant, et le bienfait des foyers permanents de chaleur dans le faux pont restera pour vous un problème dont ce n'est pas ici le lieu de discuter les éléments. 2° *L'hôpital* ou *poste des malades*, à bord des navires sans batteries, est situé dans le faux pont, par le travers du grand panneau, il faut faire ici de nécessité vertu et convenir que malgré les incommodités du local il est impossible d'en trouver un meilleur; mais nous devons des actions de grâces au règlement de 1825, qui place l'hôpital sur l'avant de la batterie des grands navires: là les malades sont, autant que possible, isolés du reste de l'équipage et tout le monde y gagne; ils jouissent de l'air et de la lumière dont le médecin a besoin autant que le malade, pour l'appréciation des symptômes; et bien que le fracas et les inondations de la mer, les secousses du tangage, la fumée de la cuisine, la manœuvre des câbles soient encore de graves inconvéniens, il y a cependant bénéfice, en attendant mieux.

3° En pénétrant jusque sur l'avant du faux pont, vous percevez une odeur vineuse et nauséabonde qui vous annonce le voisinage de la *cambuse* ou entrepôt des vivres courants. L'atmosphère de ce réduit fétide se compose d'air non renouvelé où brûle perpétuellement une lampe sépulcrale, et où se concentrent les émanations des boissons et aliments divers qu'on distribue trois fois par jour à l'équipage. Si vous y restez quelque temps, vous courez risque d'en sortir asphyxié par l'épaisse et chaude vapeur qu'on y respire, ou enivré par les émanations alcooliques qui vous pénètrent par tous les pores.

4° Parallèlement à la cambuse est le *magasin général* ou la *fosse aux lions*, dénomination qui peut passer pour métaphorique, bien qu'on y ressente peut-être moins de malaise que dans la cambuse: ici c'est l'odeur de vieux chanvre, de goudron, de peinture et autres objets de consommation journalière qui vous saisit l'odorat.

5° Nous terminerons par quelques considérations sur les *emménagements* en général. Que les *chambres* de l'état-major occupent le faux pont ou les batteries, elles doivent être disposées de telle sorte que la ventilation soit le moins entravée. Il faut que l'air de la sainte-barbe pénètre dans le faux pont par de larges *coursives* et par des claires-voies multipliées. A bord des vaisseaux d'installation moderne, les chambres des officiers représentent des espèces de cages libres dans toute leur circonférence, et bien que cette disposition ait pour but de faciliter la surveillance pendant le combat, l'hygiène y trouve son compte. Les *écoutilles*, source d'air et de lumière, seront aussi larges et nombreuses que possible; les *panneaux* qui les recouvrent seront à claire-voie, ou du moins en châssis de glaces protégées par des grillages. Des *hiloires* élevées, en dépit de l'élégance, formeront une digue à l'invasion de l'eau par les écoutilles. Ce que nous disons de celles-ci peut s'appliquer aux sabords ainsi qu'aux hublots, qu'on doit laisser ouverts aussi longtemps que la mer le permet, excepté pendant la nuit. Ces ouvertures doivent se correspondre, afin que l'air puisse enfiler directement tous les diamètres du navire. Quant aux dimensions des *entreponts* ou espaces compris entre les ponts superposés, elles sont relatives au *gabari* ou aux proportions des diverses espèces de navires; mais, en général, un bâtiment est d'autant plus salubre que ses entreponts sont plus spacieux. Enfin des *échelles* commodes et munies de rampes ou *tire-veilles* faciliteront la circula-

Digitized by Google

L. Garneray del. — J. Bouargue sculp.

Naufrage à la côte d'Afrique

Paris, Imp. Chardon, 1re & Fils, Pavone.

Digitized by Google

tion sans accident à travers cet immense labyrinthe dont nous n'avons esquissé que les détails principaux et nécessaires à l'intelligence des préceptes que nous aurons occasion d'établir.

FORGET.

NAUFRAGE

Sur la côte d'Afrique.

La nuit était faite; l'air était encore plus froid qu'il ne l'est habituellement après une chaude journée sur les côtes d'Afrique. La lune, dans son croissant, presque sans cesse voilée de nuages, ne jetait qu'à de rares intervalles une clarté métallique sur la mer que creusait la brise. Le vent O. S. O. drossait si violemment vers la plage, que *le Woodrop-Sims* fut contraint de se mettre en travers pour se maintenir à l'entrée de Great-Fisch-Bay.

Le Woodrop-Sims était un des plus grands baleiniers que le Havre, avant 1830, eût envoyé dans les mers du Sud. Fin de formes et puissant de tonnage, il offrait tous les avantages que pouvait désirer la navigation à laquelle le destinaient ses armateurs; 500 tonneaux d'huile, recueillis en dix mois, lui avaient donné son premier chevron de pêche. C'était sous l'augure favorable de cet antécédent que commençait sa seconde campagne; tout semblait lui promettre un prompt succès, il était à peine arrivé depuis quelques jours sur les parages fréquentés par les baleines, qu'il en avait déjà viré six à son bord.

Cependant il n'avait encore pu trouver un bon mouillage; les baies qu'il avait tour à tour visitées étaient occupées par plusieurs bâtimens: celle de Sainte-Elisabeth par un brig américain et le trois mâts du Havre, *le Courrier des Indes; l'Aimable Marie* et *le Vaillant* avaient jeté l'ancre dans celle d'Angra Piqueana, etc. Il avait donc été forcé de continuer à longer la plage d'Afrique, plage nue, aride, brûlée, et dont les mornes de sables n'ont pour rompre leur monotonie que des bandes de chats-tigres, et parfois quelques panthères.

A chaque instant la nuit devenait plus obscure, la brise plus fraîche, la mer plus dure; vers les quatre heures, on venait de s'assurer du fond, et la sonde donnait dix brasses d'eau, lorsque l'on crut entendre des brisants sur l'avant du navire. Le vent halait le sud-ouest, le navire tribord-amures avait beaucoup de dérive et courait droit à terre. Bientôt on ne douta plus que le bruit qu'on distinguait dans la partie où l'on savait que devait être la côte ne fût celui de forts brisants... Aussitôt l'ordre est donné de virer de bord; la voilure ne permettant pas de le faire vent devant, et la mer étant d'ailleurs fort grosse, on halla la barre au vent, on diminua de toile derrière... mais il était trop tard; le navire, qui alors se trouvait déjà dans une barre, fut poussé par d'énormes lames qui le firent toucher si rudement, que dès ce moment on put juger que tout était perdu et que rien ne pouvait le sauver!

A ces deux premiers coups de talon, aux craquements horribles qui les accompagnèrent, tout ce qu'il y avait d'hommes endormis à bord se réveillèrent saisis d'effroi; les uns s'élancent en haut demi-vêtus, d'autres cherchent si cette affreuse réalité n'est point un reste de leurs songes inachevés; on crie, on se rue, on appelle les chefs; en vain ces derniers jettent quelques ordres dans cette confusion... et la mer couvre déjà l'avant du navire; d'énormes lames viennent en grondant se briser avec fracas sur le côté incliné du bâtiment et emportent avec elles les débris de tout ce qui se trouve sur leur passage... Et ne pas pouvoir s'assurer de la distance qui sépare de la terre!... N'y pas voir assez pour distinguer quelques rochers où se cramponner! quelque espoir de salut sur du sable!... Une désolante obscurité; la mer seule, qui toute phosphorescente se brise en millions d'étincelles aussitôt évanouies qu'entrevues, et qui ne projettent aucune lueur sur cette scène de désolation! Le navire, après avoir talonné d'une manière épouvantable, s'inclina dans le vide des lames, renvoya sur bâbord, puis bientôt au large, en livrant à la fureur d'une mer déchaînée son vaste pont, sur lequel il y avait bon nombre de pièces d'huile amarrées.

La première lame qui tomba à bord enleva cinq embarcations; bientôt les pièces d'huile, dont les saisines furent rompues, partirent avec impétuosité, et traversant plusieurs fois la largeur du pont, roulèrent sur quelques malheureux, premières victimes de cette horrible catastrophe. — On entendait leurs cris plaintifs et mourants déchirer l'âme de ceux qu'ils invoquaient et qui n'auraient pu sans danger de mort s'approcher d'eux. Bientôt les secours leur devinrent inutiles, car leurs cris faiblissaient... — C'était un nom jeté à la pitié, mais que le sentiment de la propre conservation faisait glisser sur le cœur à mesure que la mort devenait plus menaçante...

Les lames qui se multipliaient balayèrent bientôt le pont de tout ce qu'il portait. Une plus furieuse et plus lourde le défonça même; les hommes dont aucune blessure n'empêchait la

Digitized by Google

fuite s'élancèrent à l'aide des cordages dans les haubans du côté supérieur du navire. — L'air était humide, une brume moite enveloppait le bâtiment et s'étendait sur la mer; grimpés dans les haubans, les pieds nus et endoloris, coupés par les enfléchures, recouverts d'un simple pantalon que l'eau de mer appliquait sur leurs formes, les pauvres marins, sans but, sans consolation, cramponnaient à la vie leurs corps glacés et meurtris et leur tête chargée des plus sinistres pensées : débris d'hommes attachés à des débris que broyait le naufrage. Que de douleurs dans ces têtes que glaçait la présence de la mort! ici un instinct de conservation pour une mère, une amante, un enfant; chez d'autres, des cris de douleur, des traits contractés par les angoisses, le désespoir expansif qui soulage; plus loin, une morne torpeur, un silence de cadavre... les ongles crispés sur la poitrine... ou bien chez d'autres encore des chants bachiques, des chants d'amour... L'ivresse! Dans la confusion ce fut le premier instinct animal chez eux.

Lorsque les palpitations du cœur le font battre violemment contre notre poitrine, lorsque les douleurs physiques sont parvenues au point d'être intolérables, la sensibilité s'éteint, les souffrances du corps et de la pensée nous abandonnent... c'est un chaos... ce sont des régions inconnues où l'on flotte étourdi, bouleversé, mais sans douleurs.

Puis vient le réveil, car cet état d'abnégation mentale et physique ne dure pas. Et pourtant dans ces instants rapides où tout l'avenir d'un homme consiste quelquefois dans l'intervalle que mettra une lame à se briser sur l'autre, si l'on veut se roidir contre le désespoir, échapper à cet abîme où suspendu l'on tremble à chaque raffale, il faut s'isoler de toutes les affections du cœur. C'est un renoncement aux facultés morales, tout au profit de celle-ci, l'espoir!.. Il faut que les forces animales luttent contre la mort, jusqu'à ce que, vainqueur, la lame vous jette sur la plage; vaincu, les flots vous brisent le crâne contre les rochers!..

Enfin, après deux heures d'inexprimables angoisses, le jour parut. Avec quelle avidité tous les yeux se dirigèrent alors vers la terre! Quelle impatience de voir s'éclaircir cette brume épaisse, pour juger de la distance qui en séparait! Les yeux abîmés par l'eau salée, les membres roidis de froid, c'était à qui ferait pénétrer sa vue au travers du crépuscule, pour la signaler aux autres avec son reste de voix! On l'aperçut bientôt, mais à un bon mille; on en était séparé par des barres et des brisants où la mer s'engouffrait et volait en écume à une hauteur prodigieuse. Ce fut alors qu'on put juger de la vraie position du navire; les trois mâts et le beaupré rompus. — Le pont défoncé, — la cale presque vide, — le navire entouré de ses débris et de sa cargaison que la mer battait, entrechoquait et brisait à un grand espace, dont le centre était le reste de ce beau navire, avec quelques malheureux tremblants, et les regards fixés sur cette mer de destruction.

Et puis au loin le soleil se levant derrière les grands sables jaunes, puis se voilant de nuages lourds et à peine de temps en temps traversés de quelques rayons!

On essaya pourtant de parer une embarcation, la seule que la mer n'eût point brisée complétement; avec des peines et des précautions infinies on parvint à la mettre à la mer, et six hommes s'y élancèrent. Ils s'éloignèrent de quelques toises; mais bientôt deux énormes lames qui, se rencontrant, se brisèrent l'une sur l'autre, mâtèrent à pic la pirogue, dont tous les hommes furent précipités à un seul bout; pourtant elle ne chavira pas, mais une autre lame inévitable la remplit d'eau et la renversa. Alors les six malheureux, vrais jouets des flots, furent tournés et roulés selon leur caprice avec le sable et les pierres du fond. A la surface, le courant terrible des brisants les entraînait, impuissants qu'ils étaient avec leurs membres glacés; cependant une longue lame les enveloppa dans son tourbillon, puis étendit et laissa sur la plage quatre des hommes de la pirogue. Les deux autres ne savent comment ils sont parvenus à terre.

Deux porcs et un chien, enlevés par les premiers coups de mer, étaient déjà sur le sable.

On avait inutilement essayé d'établir un va-et-vient; la pirogue avait été brisée avant d'être éloignée du navire.

Beaucoup d'hommes se jetèrent à la mer avec l'espoir de gagner aussi à la nage, ou à l'aide de quelques débris, cette plage où déjà quelques malheureux étaient parvenus. — On voyait par moment des pièces de bois sur lesquelles des hommes se tenaient aussi fortement que le permettaient leurs forces épuisées; sur le sommet d'une lame, ils pouvaient voir à terre, à peu de distance d'eux, leurs camarades, les mains exténuées, qui leur tendaient les bras, et, quand ils s'abîmaient, qui se précipitaient du côté où ils espéraient les voir reparaître; mais que de fois les tronçons de mâts revinrent seuls!.... Et pour arrière-plan à ce déchirant tableau, un pauvre navire rongé, dispersé, englouti par la mer! Quelques hommes arrivaient pourtant encore à la nage, après avoir échappé à mille morts, parmi tous les débris et objets de cargaison qui jonchaient la rive. — Enfin, deux heures après, le navire était couvert par la mer, et il n'y avait plus d'espoir pour ceux qui manquaient... et il manquait quinze hommes. Et parmi ces quinze tous les officiers, excepté le capitaine américain et le chirurgien du navire.

Digitized by Google

Après l'abattement physique, l'abattement moral. Chez quelques hommes, dans ces désastreuses conjectures, l'âme s'hébète, et l'œil fixe avec indifférence le tableau déchirant qui l'entoure; mais les besoins animaux font enfin cesser cet oubli de soi-même, et l'on renaît bientôt au sentiment de ses douleurs.

Au moment où le navire avait donné son premier coup de talon, aussitôt que l'on avait reconnu sa position, quelques personnes ayant des intérêts chers à conserver avaient voulu essayer de ne s'en point séparer; mais dans ce ballottement des corps dans les grandes lames, tous les objets légers dont on s'était muni avaient été dispersés. Seulement un objet précieux pour des marins dans une position aussi pénible fut un briquet phosphorique, dont le chirurgien avait eu la présence d'esprit de se pourvoir, et que son poids avait retenu dans la poche de son pantalon de toile.

Un fusil de chasse avait aussi été amarré sur une planche, mais il ne vint pas à terre.

Si les sables d'Afrique n'ont point de verdure à étaler aux yeux, ils portent des touffes de broussailles, arbres nains sans sève et sans vigueur qui ne peuvent s'élever ni verdir. — On en abattit un monceau, dont jaillit bientôt une flamme vive et pénétrante; les infortunés auxquels leurs blessures remplies de sable et le froid arrachaient des plaintes furent étendus près de ce foyer, où peu à peu leurs membres engourdis reprirent leur souplesse; leurs plaies, lavées et nettoyées avec de l'eau de mer, en furent soulagées; d'autres plus alertes avaient trouvé sur la plage, parmi les débris dont elle se bordait, un petit baril d'eau-de-vie qu'ils défoncèrent, et bientôt cette scène de naufrage toute parsemée des débris du navire, couverte des corps mutilés que les lames apportaient et y laissaient à sec, retentit de chants d'ivresse.... et des plaintes faibles et dolentes des blessés.... C'était hideux!

Le reste de ce premier et terrible jour de naufrage s'écoula entre les souffrances et les privations de toutes natures. Rien encore ne pouvait donner confiance dans l'avenir. On savait la côte fréquentée par des naturels; mais ignorant et leur nombre et leurs dispositions, on avait à redouter qu'avertis par la fumée du feu, ils ne devinassent que quelque chose d'extraordinaire se passait sur le rivage. On craignait de les voir arriver en nombre, et disposés peut-être à tirer parti de l'état d'accablement et de dénuement où étaient les naufragés. Aussi la nuit qui suivit cet affreux événement fut-elle bien cruelle. Le feu, constamment entretenu, brûlait d'un côté ceux que le froid glaçait de l'autre; car c'est un épouvantable climat que celui de la côte d'Afrique! Le jour, à midi, un soleil lourd et brûlant échauffe ces plaines de sable, qui dans l'intérieur seulement conservent quelque chaleur pour la nuit; mais au rivage, insupportable dans le milieu du jour, la chaleur fait bientôt place à une brume humide et froide qui s'étend sur la terre et sur la mer, et attiédit, puis glace l'atmosphère. Les nuits sont longues, et le matin cette brume n'est dispersée que lorsque, par une transition subite du froid au chaud, le soleil qui se lève derrière les monts la dissout de ses rayons.

Dès que le jour le permit, on fit quelques recherches qui furent heureuses. Après avoir côtoyé pendant quelque temps le rivage, on aperçut un boucaut de biscuit, trouvaille sans prix pour les premiers besoins des naufragés; on le roula sur le sable, n'ayant point d'autre moyen de transport, et après des peines infinies, on parvint à le rendre au point de réunion; et comme d'autres hommes avaient aussi trouvé une pièce d'eau, on fit un repas abondant dont les marins, affaiblis par les souffrances et les privations, avaient le plus grand besoin.

On continua les recherches pendant la nuit. La mer était alors totalement tombée, et sur cette plage toute jonchée de mâts, de vergues, de planches, de barriques et d'autres agrès, il devenait facile de choisir ce que l'on jugeait nécessaire pour les besoins de tous. — Une circonstance des plus heureuses vint encore ranimer les forces des naufragés : on trouva une barrique pleine d'effets de mer, appartenant au capitaine; ce fut une inexprimable joie. On fit aussitôt le partage : c'était en partie des effets de laine, dont la possession inespérée fut vivement appréciée. Ce jour-là, on trouva encore plusieurs boucauts de biscuit, plusieurs pièces d'eau, deux barils d'eau-de-vie, et quelques autres barillages contenant du sucre, du café, du beurre, des fromages, etc. Ces trouvailles firent renaître la confiance dans tous les cœurs: on avait alors pour deux mois de vivres, et il était probable qu'on réussirait encore à sauver et à mettre hors des atteintes de la mer ce qu'elle apporterait à l'avenir sans l'avoir endommagé.

On avait aussi un léger espoir de voir paraître dans la baie un des navires que l'on avait laissés plus haut, et que leur pêche devait un jour ou l'autre amener dans les parages de la presqu'île des Tigres, et alors l'avenir n'était point inquiétant pour les naufragés du *Voodrop-Sims* (1).

(1) Voir la suite de cet article à la page 108.

Vaisseau-Ecole.

1811. — 1848 [1].

Il est mouillé sur la rade de Brest, à peu près où était son ancien, amarré avec deux ancres de corps-mort, auxquelles venait en aide, dans les gros temps, une troisième ancre qui n'était pas toujours *l'ultima ratio* de la prudence de notre bon commandant. Ce vaisseau s'appelle *le Borda;* le nôtre, celui que j'appelle *son ancien* et qui, par son âge, autant que par l'époque où il servait de caserne aux élèves de l'école spéciale de la marine, justifie ce titre, le nôtre s'appelait *le Tourville*. Son frère de Toulon portait le nom de *Duquesne*.

Car alors, il y avait deux écoles spéciales, l'une à Toulon, l'autre à Brest. Chacune de ces écoles pouvait admettre trois cents élèves, qu'elles ne reçurent ni l'une ni l'autre cependant, parce qu'on vit qu'il y avait exagération. *Le Tourville* eut plus de deux cents pensionnaires, je ne me rappelle pas le chiffre; mais ce que je sais, c'est que *le Duquesne* eut un personnel étudiant moins considérable. Pourquoi cette différence? je l'ignore. D'ailleurs, qu'importe! le document officiel serait ici de peu d'intérêt.

Cinquante élèves suffisent aujourd'hui au besoin du renouvellement annuel d'un cadre, qui chaque année perd un nombre déterminé de sujets, promus au grade d'officiers. Les élèves sont plus heureux que nous ne l'étions! ils ont un avenir certain; ordinairement au bout de cinq ans de grade, ils sont faits enseignes de vaisseau. Nos chances étaient moins belles; on devenait enseigne de vaisseau quand il plaisait à Dieu, à l'ennemi, et à M. Decrès. Il y avait des aspirants à barbe grise, il y a maintenant des officiers qui ne se sont pas encore rasés. Le système actuel vaut-il mieux que l'autre? je n'ai pas cette question à résoudre; il y a de bonnes raisons pour et contre, comme dans toutes celles qui partagent les hommes d'expérience.

Les élèves de l'école navale, qui sont au nombre de cent environ, ne demeurent à bord que deux ans : c'est peu; nous devions rester trois ans sur *le Tourville :* c'était trop peut-être. Au fait, nous y avons été retenus trois ans et demi. Dans l'ivresse des fêtes de la restauration, on nous avait oubliés; nous vieillissions à une des extrémités de la France, sans qu'on se doutât à Paris que nous existions, tout prêts à commencer la carrière active de la marine. On s'en avisa à la fin, et le 10 février 1815, M. le comte Beugnot nous fit la grâce de nous élever au rang d'aspirant de 1re classe!

Des épaulettes!... Les premières épaulettes, fussent-elles bariolées d'or et de soie bleue, comme les taquineries de l'amiral Allemant nous les avait faites, c'est une bien belle chose! Aussi que nous étions heureux! Il faut avoir éprouvé cette jouissance pour la bien comprendre. A plusieurs de mes camarades, la vie du bord avait été pénible, ennuyeuse; ils recouvraient donc la liberté avec joie; moi, j'étais content pour une autre raison, car la captivité du *Tourville* m'avait été douce; je ne m'étais pas ennuyé un moment. Ce qui me charmait dans ma sortie de l'école, c'était la pensée qu'enfin j'allais être quelque chose dans le monde! Aspirant de première classe; il n'y avait pas de quoi être bien fier! peu de considération s'attachait à ce titre dans les ports où il fallait être officier supérieur pour tenir un certain rang; c'est égal, ma vanité était satisfaite : j'avais une épaulette et un grand sabre! j'ai toujours su me contenter de peu.

L'école de la marine est encore un de mes meilleurs souvenirs; je me la rappelle souvent avec délices; j'en parle toujours comme d'un des plus agréables passages de ma vie, qui a été agitée ensuite plus que je n'ai voulu. Quel repos d'esprit, alors! Quels doux rêves d'avenir! Quel bon sommeil après de salutaires fatigues! Quelle foi en l'Empire et en l'Empereur! Comme nous étions sûrs de notre carrière! Tués ou décorés de la croix d'honneur, c'était notre première chance; et puis, monter en grade, être capitaines de vaisseau, jeunes, comme quelques jeunes capitaines de ce temps-là qui s'étonnent aujourd'hui de l'ambition des lieutenans, quand à près de quarante ans ceux-ci gémissent de n'a-

(1) L'ouverture du concours a lieu à Paris dans le mois de juillet, et successivement dans les villes ci-après, savoir :

Dunkerque, Cherbourg, Rennes, Brest, Lorient, Nantes; Rochefort, Angoulême, Toulouse, Montpellier, Toulon, Lyon, Besançon et Nancy.

Les candidats devront se faire inscrire, *du 1er au 25 avril*, à la préfecture du département où est établi le domicile de leur famille. Ils seront interrogés dans le chef-lieu d'examen le plus voisin de ce domicile ou du collége où ils auront achevé leur première éducation.

Nul ne pourra se présenter au concours s'il n'a justifié qu'il est né Français; qu'il n'a aucune infirmité qui le rendrait impropre au service de la marine.

Aucun candidat ne pourra concourir s'il n'est âgé de 13 ans au moins, accomplis au 1er janvier de l'année du concours, ou s'il a dépassé le maximum d'âge, fixé à 16 ans, également au 1er janvier de ladite année.

Toutefois, les candidats qui, aux termes de l'arrêté du 10 octobre 1848, justifieront d'une année d'embarquement, soit à bord des bâtiments de l'État, soit à bord des navires du commerce, ou qui auront fait une campagne au delà de l'équateur, quelle qu'en soit la durée, seront admis à concourir, pourvu qu'ils n'aient pas dépassé l'âge de 18 ans au 1er janvier de l'année des examens.—*Les conditions d'âge sont de rigueur. Il ne sera accordé aucune dispense.*

Le candidat devra produire, outre les pièces ci-dessus, un acte par lequel ses parents s'engageront à payer une pension annuelle de 700 francs, de fournir le trousseau, un étui complet de mathématiques et les livres nécessaires aux études. Le prix de ces objets est d'environ 600 francs.

Une instruction ministérielle a déterminé le programme de l'examen, qui est connu de tous les proviseurs de colléges; on le trouve aussi dans l'*Almanach du marin de* 1848.

Digitized by Google

Gilbert del. Thevenon sculp.

Vaisseau école de Brest

Digitized by Google

voir pas même l'espérance de *doubler le cap* à la grosse épaulette!.. Tout cela est bien loin de moi! je sais ce qu'il y a de décevant dans les folles espérances que la jeunesse se fait couleur de rose; j'ai mesuré le vide de toutes les pensées ambitieuses; j'ai connu ce bonheur vaniteux qui était comme le terme de mes désirs d'homme de vingt ans, ce grade d'aspirant de 1re classe qui me coûta de longs mois de travail! eh bien, je recommencerais, quoique je sois heureux maintenant: il faut dire que peu de mes camarades auraient le même courage.

Mais je quitte *le Tourville* pour retourner au *Borda*; je reviendrai souvent de l'un à l'autre.

Nous devions donc rester trois ans à l'école; le décret du 27 septembre 1810 l'avait voulu ainsi: une ordonnance de 1830 qui créa l'école navale de Brest à l'instar de l'ancienne école spéciale, détruite par la restauration, limitait à un an le séjour, à bord du vaisseau, des élèves qu'un embarquement attendait ensuite dans le grade d'élève de deuxième classe. On comprit que ce temps était insuffisant, et qu'à peine les jeunes gens pouvaient prendre quelques vagues notions des nombreuses branches de la science dont le programme les écrasait; et l'on a décidé qu'ils seraient désormais deux années à l'école flottante.

Et, puisque je parle des choses qu'on enseigne aux élèves de la marine, pendant qu'ils sont sur *le Borda*, que je fasse donc la longue énumération des choses dont ils doivent s'occuper. Ils ont professeur de langue anglaise, professeur de physique, professeur de géométrie descriptive, professeur de *littérature*, professeur de mathématiques et maîtres de dessin; ce qui ne fait pas moins de six cours, six objets distincts qu'il faut apprendre, et sur la connaissance desquels on doit répondre à un examen définitif! Vraiment, cela est effrayant. Oh! que nous étions loin d'être aussi savans, nous autres enfans de l'école impériale! Point de langue anglaise; sous l'empire on détestait les Anglais, et il y avait une sorte de patriotisme à ignorer leur langue. Cependant c'eût été pour nous une étude précieuse; car nous avions en perspective les pontons aussi bien que l'avancement! Point de physique, point de géométrie descriptive; nous avions assez à faire d'étudier ce qui nous était nécessaire de mathématiques pour arriver à comprendre les problèmes de la navigation; et nous faisions des sinus et des cotangentes pendant trois ans! La physique et la géométrie descriptive sont très-importantes; mais au sortir de l'école, les élèves en savent-ils vraiment beaucoup? De *littérature*, comme dit le programme — un peu trop pompeux, je pense, au chapitre des dénominations, — pas l'apparence, non plus; et je l'avoue, c'est surtout ce dont nous aurions eu besoin, au sortir des lycées où les études étaient bien loin d'être ce qu'elles sont maintenant dans les colléges. Qu'un maître de langue française nous eût été nécessaire! Et vous voyez que j'en rabats furieusement de la hauteur où les choses sont montées aujourd'hui; je ne regrette pas un professeur qui nous aurait enseigné la littérature; — qu'est-ce qu'enseigner la littérature, s'il vous plaît? Enseigne-t-on l'éloquence, la poésie, l'art comique ou tragique? Je crois qu'on analyse des orateurs, des auteurs de tragédies et de comédies, les poètes didactiques ou autres; mais on ne saurait enseigner à les imiter. On enseigne le mécanisme des vers comme on enseigne la formation d'une formule algébrique, mais voilà tout. — Ce n'est donc pas un professeur de littérature que j'aurais regretté, mais un maître de langue française, homme de goût sachant assez l'orthographe pour la montrer à ceux qui ne la savaient pas du tout (et ils étaient assez nombreux), s'il est vrai qu'on peut donner des règles générales pour une chose qui souffre tant d'exceptions; un maître de langue qui nous aurait lu de bons auteurs, pour nous inspirer le goût de ces lectures précieuses et nous faire comprendre un peu le mécanisme si difficile de notre langue si belle et si rebelle, comme disait Diderot. Au surplus, je suppose que le professeur de littérature du *Borda* n'est autre chose que le maître de langue dont je parle, et c'est une bonne pensée de l'institution nouvelle d'avoir donné à l'éducation des élèves un complément un peu littéraire.

Quant au dessin, nous l'apprenions aussi; c'est-à-dire nous avions un maître ayant mission de nous l'enseigner; bonhomme, qui, semblable à l'apôtre, donnait le baptême sans l'avoir reçu! Hélas! s'il avait fallu que ce brave M. Houbler, professeur à l'école impériale de Brest, eût dessiné une tête ou un torse en concurrence avec le plus mince des élèves actuels de Ingres, pour défendre son titre, que serait-il devenu, lui qui n'était pas même de force à lutter avec un des plus faibles rejetons de l'école de David? Mais il était si excellent, si comique, si *bon enfant!* il nous faisait rire de si bon cœur avec ses allocutions un peu folles et ses drôles de reproches, que nous l'aurions préféré à Girodet ou à David lui-même. D'ailleurs qu'avions-nous besoin de l'espèce de dessin auquel nous étions appliqués? Je me suis demandé bien souvent pourquoi M. Houbler m'avait tenu quinze jours à faire une copie coloriée d'une caricature de Carle Vernet? J'aurais bien mieux aimé apprendre à dessiner des navires, à rendre les effets du ciel et de la mer, à reproduire la forme exacte d'une côte et les accidents variés d'un paysage, à copier artistiquement et anatomiquement des animaux de toutes sortes, à faire enfin passablement de petites figures humaines propres à compléter l'ensemble d'une de ces représentations qu'il

est bon qu'un officier de la marine puisse entreprendre, soit pour expliquer mille choses qu'on analyse mal dans son journal, soit pour recueillir les matériaux pittoresques d'utiles publications, fruits de longs voyages aux pays peu connus. Entendu ainsi, le dessin est une des études les plus agréables et les plus nécessaires auxquelles puisse se donner un élève de la marine.

Quand je songe que tout ce que les élèves sont obligés d'apprendre de langues, de mathématiques et de dessin n'est pas la moitié de ce qu'il faut savoir pour sortir du vaisseau-école et entrer dans la marine, je suis émerveillé du talent des directeurs de l'établissement et du développement de l'intelligence des élèves! Quel bon emploi du temps, quelle volonté ferme de la part de ceux qui étudient, cela suppose! Si les résultats répondent aux espérances qu'a dû concevoir le ministre signataire du programme des études, la marine aura certainement de belles générations d'officiers. Je n'ai, au reste, qu'un vœu à former dans l'intérêt du service de l'armée navale, c'est que l'école actuelle produise des hommes aussi capables du métier de la mer que le sont, en grande majorité, les élèves des écoles spéciales de 1811. Je ne les crois pas bien forts sur les sections coniques et les difficultés intéressantes de la physique, mais je les sais habitués à manœuvrer un bâtiment, à le bien tenir, à le bien conduire comme capitaines, à le bien régir comme *seconds;* plusieurs ont obtenu des succès dans l'hydrographie, plusieurs sont également propres à la manœuvre et au maniement du calcul et des instrumens d'observations astronomiques. Ils sont marins d'abord, — et c'est l'essentiel; — ce qui ne les empêche pas d'avoir des notions des sciences dont le concours importe à leur profession. Mais ces notions, il les ont acquises depuis leur sortie du *Tourville* et du *Duquesne*.

La partie de notre éducation qui nous passionnait le plus, c'était la partie pratique du métier; nous pensions que, pour commander à des matelots adroits, intelligents, capables de bien exécuter tous les travaux manuels, il fallait que nous les connussions; aussi faisions-nous du matelotage en conscience et avec plaisir. Le goudron ne nous répugnait pas plus que ne nous rebutait la fatigue des appareillages, des manœuvres de voiles, des exercices du fusil et du canon. *Le Tourville*, ce vieux vaisseau espagnol qu'on avait rebaptisé pour le placer sous l'invocation d'un saint du calendrier naval, dont le souvenir glorieux nous paraîtrait toujours un objet d'émulation et de respect, cet invalide de la dernière guerre était, comme je l'ai dit plus haut, amarré solidement, ne faisant d'autres évolutions que celle qui lui mettait le nez dans le lit du vent ou du courant. Il avait une mâture basse et un gréement de frégate, dont les proportions étaient plus en rapport que ceux d'un vaisseau avec les forces des jeunes gens qui devaient garnir et dégarnir les vergues, enverguer, serrer et changer les voiles, passer les manœuvres courantes et capeler les haubans, faire enfin sur place les opérations qu'on fait à la mer. Il flottait paisiblement, modeste, bien qu'il portât parfois la cornette du commandement, parce que notre gouverneur était chef de division, — et Dieu sait quels trésors de goëmon et de coquillages il amassa autour de sa carène cuivrée pendant sa longue station en face du goulet de Brest! Pour le suppléer, nous avions un navire naviguant, une corvette d'instruction, un ancien je ne sais quel bateau à cul de poule, aux formes inélégantes, aux grosses joues, mâté à trois mâts debout, armé de quelques canons, ayant nom *le Festin*. Je ne sais pas d'où lui venait ce nom; mais assurément, il ne descendait pas du latin *festinare* (se hâter), à moins qu'on ne le lui eût donné par moquerie; car c'était bien le moins pressé de tous les navires! Suivant le précepte du sage, il se hâtait lentement, et quand la brise était jolie, quand il était en train, il faisait honorablement une lieue et demie à l'heure... comme un vrai fiacre! Un jour pour nous être agréable, l'amiral Allemant s'imagina de lui imposer le métier de mouche de sa division, mais il ne recommença point. Quelle mouche en effet, que notre pesant *Festin!* Une mouche à qui l'on a arraché les ailes.

Si notre corvette ne pouvait courir autant que les autres bâtimens de la rade, — et elle avait à côté d'elle *la Diligente*, la plus belle marcheuse de la flotte française! — son honneur n'avait pas trop à souffrir. Pour la manœuvre et les exercices sous voiles il n'y avait *pas d'affront*, comme disait notre vieux maître Carel, qui nous aimait tant, qui était si fier de nous. Souvent dans nos joutes pour voir qui, le plus vite, aurait changé un hunier ou dépassé un mât de hune, nous avions fini les premiers : c'est qu'il y avait un zèle en nous, une bonne volonté, un amour de la chose, une vanité intelligente dont on ne sut pas toujours assez profiter. Et puis ce n'était pas seulement avec les matelots de l'escadre que nous luttions. Babord avait son honneur à soutenir contre Tribord. Nous étions partagés en quatre compagnies ou brigades; la première et la troisième logeaient sur *le Tourville* dans la batterie basse à tribord, la seconde et la quatrième, dans la même batterie de l'autre côté. Chaque bord faisait à son tour les exercices et manœuvrait la corvette; et c'était à qui mieux mieux. Je ne doute pas que nos successeurs du *Borda* ne fassent aussi bien sur leur *Licorne* que nous sur *le Festin;* la jeunesse est toujours la même, ardente, active, poussée par un bon sentiment d'amour-propre : précieux mobile

Digitized by Google

quand les chefs qui ont à l'exploiter sont capables d'en apprécier toute la valeur.

Vous pensez bien qu'un vaisseau-école ne peut être distribué à l'intérieur comme un vaisseau de guerre. Les destinations sont trop différentes pour que les emménagemens se ressemblent. *Le Borda* est installé à peu près comme l'était *le Tourville*. Je vais décrire en peu de mots celui-ci, ce qui donnera une suffisante idée de l'autre. Je me reporte par la pensée dans *le Tourville;* je n'ai pas vu *le Borda* depuis qu'il a été lancé, je ne le connais donc que par analogie. Les gaillards et la batterie de 18 du *Tourville* étaient seuls armés, non pas tout à fait cependant; car, entre le mât de misaine et le grand mât, était une large salle d'étude, fermée par des cloisons à l'avant, à babord et à l'arrière. Autour étaient nos armes; de côté on avait pratiqué des chambres. C'est dans une d'elles qu'un matin nous trouvâmes étendu, mort du poison, un de nos professeurs. D'horribles clameurs coururent à ce sujet, inventées sans doute par la calomnie pour déshonorer un vieillard, sans intérêt dans le trépas de son collègue. La salle d'étude nous recevait pour les classes de mathématiques, quelquefois pour le dessin, pour le maniement du fusil quand le temps ne permettait pas qu'on montât sur le pont. Nous y jouions aussi la comédie; et Gardin, le maître-d'hôtel du commandant, y donnait aux canonniers de marine des leçons de danse : car il était *prévôt de danse!* — Un prévôt de danse sur un vaisseau, c'est quelque chose de dix fois plus plaisant qu'un prévôt de danse de régiment! —

Avec les canons de la batterie de 18 et les bouches à feu des gaillards, nous faisions l'école d'artillerie; puis nous allions à terre tirer au blanc.

La batterie de trente-six servait de logement. L'aumônier et le chirurgien-major logeaient derrière, l'un à gauche, l'autre à droite. En arrière du grand mât était la chambre du sous-officier chargé de la police, le capitaine d'armes, M. Davilaure, aujourd'hui capitaine dans l'artillerie de marine. Sa charge était fort pénible, et il la remplissait avec mesure, convenance et fermeté. On l'aimait peu, parce que les jeunes gens n'aiment guère les représentans de l'ordre et de la discipline; mais je me plais à lui rendre justice ici : il était très-bien... A droite et à gauche, le long du bord, entre chaque sabord, étaient des bureaux attribués à un certain nombre d'élèves. Les élèves du *Borda* doivent être plus au large que nous n'étions, puisqu'ils sont à peine quatre-vingts quand nous étions près de trois cents. Des tables, suspendues au plafond de la batterie, où elles s'appliquaient avec des crochets, quand on les relevait après le repas, servaient au dîner et au souper que l'on prenait, par conséquent, assis. Le siége de chacun était un pliant de toile. Deux fontaines coulaient près du grand cabestan. Des crocs vissés dans les barreaux étaient destinés à supporter les cadres ou hamacs à l'anglaise, qu'on empilait, après le branlebas du matin, dans le faux-pont, contre le bord et au-dessus d'une rangée de coffres-vestiaires régnant tout au tour de cet étage du vaisseau. Des chambres, des magasins, des soutes, et la prison, occupaient l'avant, l'arrière et le milieu du faux-pont. Les cuisines se trouvaient à la hauteur de la batterie de 18 et sur l'avant; la nôtre à droite, celle du commandant et des officiers de l'autre côté. La cuisine du commandant reconnaissait pour chef maître Hurel, un ancien rôtisseur du comte de Provence, à Versailles, avant la révolution. C'était un conteur très-amusant des anecdotes de l'ancienne cour, et bien souvent je me suis exposé pour l'entendre à me brûler les yeux à la fumée de ses fourneaux.

Les élèves du vaisseau *le Borda* vont quelquefois dans l'arsenal visiter les ateliers comme y allaient ceux du *Tourville;* sans doute, ils vont aussi à terre faire l'école du bataillon : nous y allions, nous, très-souvent pendant l'été. Le fort Saint-Pierre était le but de nos promenades militaires et le terrain de nos exercices. Nos embarcations nous menaient au point de la côte le plus rapproché du fort, et le bataillon se formait en descendant à terre. Une habitation de paysans nous recevait quelquefois les jours de congé; nous y allions manger du *caillebotis* (lait caillé) avec des fraises que nous vendait la jolie fermière, trop jolie pour le repos de beaucoup de têtes de 17 à 18 ans!

L'école navale est, dit-on, très-bien tenue. C'est M. Jéhenne, capitaine de vaisseau, qui en est le gouverneur. De bons officiers, des officiers naviguant, toujours à la hauteur des connaissances actuelles, sont embarqués sur le vaisseau pour y diriger l'instruction. Une sévérité nécessaire préside à la police du bord. Nous fûmes moins bien partagés; l'institution dépérissait de jour en jour dans les mains de ceux qui avaient mission de la perfectionner. M. Faure, de la Creuze, ancien membre de la convention nationale, était le meilleur homme du monde, mais peu fait pour être le commandant d'une école militaire. Il manquait d'énergie, aussi notre discipline était-elle très-relâchée. La responsabilité lui pesait; au moindre vent, il était inquiet et mouillait quelque ancre; mais là s'arrêtait à peu près sa sollicitude pour nous, qu'il aimait d'ailleurs comme sa famille. Les études l'occupaient peu; ce qui l'occupait sans cesse, c'était sa pipe de porcelaine qu'il avait nuit et jour à la bouche. Il avait donné l'exemple, et bon nombre d'élèves s'étaient mis à fumer, quelquefois même sans prendre trop la peine de se cacher. Plusieurs portèrent plus loin la pensée de devenir *loups de mer*, au moins par les mau-

Digitized by Google

vaises habitudes; ils chiquaient et buvaient comme les matelots traditionnels de la Flibuste. Nos maîtres étaient quelques officiers distingués, mais en général des vétérans ou des invalides, peu propres à prendre de l'empire sur la jeunesse qu'ils avaient à former, et trop au-dessous de la tâche qu'on leur avait confiée. Aussi, comme nous sentions nous-mêmes le besoin de la réforme!

Si je me laissais aller au charme des souvenirs, que de choses plaisantes ou sérieuses je pourrais dire du *Tourville;* mais je me suis peut-être laissé trop emporter déjà, comme si j'avais fait seulement une causerie avec mes anciens camarades!... Et tous ces camarades que sont-ils devenus? Leurs rangs s'éclaircissent. Depuis vingt ans que d'alternatives dans nos fortunes! que de changemens de carrière! que d'absens! Tous ceux qui sont restés dans la marine militaire sont généralement estimés comme officiers; quelques-uns stationnent encore au grade de lieutenant de vaisseau. Quand je fais dans ma mémoire cet appel que tous les matins je faisais à haute voix sur le pont du vaisseau, à l'heure de l'inspection, combien ne me répondent plus! Mort à la mer, mort noyé, mort de maladie, mort dans la campagne de France, mort de mort violente; beaucoup de morts! Et puis, en voilà dans toutes les positions, dans toutes les professions, dans la misère et dans la prospérité. En voilà deux qui deviennent députés; j'en sais quelques-uns qui jouissent d'une grande aisance et sont retirés au sein de bonnes propriétés; nous en avons un, ouvrier en orfévrerie à Paris, un autre charretier au Brésil et très-fier de l'être, un autre raffineur de sucre, un médecin, un avocat; celui-ci est chef du secrétariat de la première préfecture de France; celui-là arme pour la pêche de la baleine; quelques-uns naviguent honorablement pour le commerce; d'autres en ont fini avec la traite des noirs; quatre sont dans l'état-major de l'armée de terre; il y en a un qui, après avoir été le Gil-Blas de la mer, se repose, heureux et riche, comme pour justifier certain héros de mon ami Eugène Sue; plusieurs font le négoce; tel est officier de cuirassiers en Hollande; tel autre a été officier d'infanterie dans la garde royale; moins heureux, un troisième fut garçon apothicaire à Alençon; un quatrième, d'un caractère plus méditatif et plus sévère, d'une nature plus mélancolique, et portée à l'examen des questions morales, a été ordonné prêtre: on n'échappe pas à sa destinée! Il a quitté le service agité d'un vaisseau, les habitudes frivoles, les entraînemens des plaisirs grossiers, pour la vie contemplative, pour les enseignemens de la morale et de la prière; au lieu de l'épée, c'est le flambeau de la foi qui brille dans sa main.

On a souvent demandé si une école à terre n'était pas préférable à l'école flottante; la thèse a été longuement controversée. On a fait plusieurs essais et l'on en est revenu à l'institution modifiée de 1811, contre laquelle il n'y a peut-être qu'une solide objection, c'est que le vaisseau-école coûte bien cher eu égard au petit nombre de sujets qu'il donne chaque année à l'escadre. Pour moi, soit préjugé, soit partialité qui tient peut-être aux fascinations de la première jeunesse, je suis pour l'école flottante, contre l'école à terre, fût-elle établie à Brest ou à Toulon, sur le bord de la mer. Je crois qu'on ne saurait accoutumer de trop bonne heure à la vie du vaisseau ceux qui doivent passer la moitié de leur existence sur des navires; je tiens qu'il n'est point indifférent d'habituer dès leur enfance, — et voilà pourquoi la rade de Brest me paraît préférable à celle de Toulon, — les élèves destinés à la marine à travailler au branle d'un vaisseau tourmenté par la lame et le vent.

Cette opinion, que j'appuierais si le terrain où je suis maintenant pouvait être celui de la discussion, fut un jour celle de Napoléon. Le ministre Decrès vint lui faire part des plaintes de quelques familles qui trouvaient trop dure, trop fatigante pour leurs enfants la vie du *Tourville*. — Cependant nous eûmes peu de malades et le nombre des élèves qui nous quittèrent par dégoût du métier fut très-petit. « — Sire, dit M. Decrès, on me demande de mettre l'école navale dans une caserne à terre. — C'est comme si l'on demandait au ministre de la guerre de mettre l'école de cavalerie sur un vaisseau. — Oh! pas tout à fait, Sire! — Tout à fait, au contraire.... Monsieur l'amiral, savez-vous un moyen d'élever ces enfants sous l'eau. — Non, Sire. — Eh! bien, donc, jusqu'à ce que vous l'avez trouvé, élevons-les dessus. »

A. Jal.

Le mal de mer.

« Oh! que trois et quatre fois heu-
« reux sont ceux qui plantent choux!
« car ils ont toujours en terre un
« pied; l'autre n'en est pas loing.
Rabelais, *Pantagruel*.

Un navire est un monde à part, un sol particulier dont les nouveaux habitants ont à subir les influences spéciales. En passant des habitudes communes à celles du marin, l'organisation éprouve une série de phénomènes que nous avons désignée sous le nom d'*acclimatement nautique*, phénomènes dont le plus manifeste est le *mal de mer*, espèce d'épreuve par laquelle passent la plupart des navigateurs, avant d'être ce qu'on appelle *amarinés*. Comme le mouvement est l'attribut inséparable de l'onde, le

Digitized by Google

mal de mer, qui naît des oscillations du vaisseau, serait l'inévitable effet de la navigation, si certaines conditions de l'organisme, ignorées dans leur essence, n'en exemptaient quelques individus privilégiés.

Qu'un navire chargé de passagers mette à la voile par une mer un peu houleuse, on les croirait d'abord tous empoisonnés, si on en jugeait par les soulèvemens des estomacs convulsés et les gémissemens douloureux qui s'élèvent de toutes parts. Bientôt, le tableau change d'aspect, et l'on dirait d'un hôpital où le typhus exerce ses ravages : les malades gisent épars, languissans, décolorés, se vautrant avec une complète indifférence dans leurs propres déjections. Au milieu de cette scène déplorable, contrastent les rires et les quolibets des vieux marins qui se complaisent impitoyablement à voir un malheureux *compter ses chemises* (1), comme ils disent en terme familier. Quel est donc ce mal bizarre, qui réduit l'homme aux apparences de l'agonie, et qui pourtant n'inspire ni crainte ni pitié? C'est le mal de mer, affection accompagnée de troubles assez prononcés pour mériter le nom de maladie, si l'on ne savait que ces effets sont le plus souvent transitoires, et n'entraînent que fort rarement de graves conséquences. Cette indisposition est, dans son essence, la même que celle éprouvée par les personnes qui se trouvent incommodées du mouvement de la voiture, de la valse ou de l'escarpolette, à cela près qu'ici le mal est moins intense, et qu'il est facile de le borner en suspendant la cause. Certains mouvemens du navire ont plus d'influence que d'autres dans la production du mal de mer; c'est ainsi que le *roulis* cause moins de malaise que le *tangage;* aussi les individus sujets à ce mal redoutent-ils l'allure *au plus près*, lorsque la mer est dure et la brise un peu fraîche.

Le premier degré du mal de mer est caractérisé par un vague sentiment de malaise accompagné de pâleur, de faiblesse, et d'un dégoût voisin de la nausée. Plus tard surviennent les vomissemens plus ou moins répétés, avec sueurs froides, brisement des forces, bourdonnemens et pulsations douloureuses dans la tête; enfin, état complet de prostration physique et morale. Le mal peut rester borné à la première série de ces phénomènes qui ne se succèdent pas toujours dans le même ordre. Nous avons vu des individus supporter les tortures du mal de mer avec un certain stoïcisme, plaisantant eux-mêmes de leur déconvenue et continuant de vaquer à leurs occupations qu'ils n'interrompaient que pour *lancer le renard ou la fusée;* mais la plupart des autres tombent bientôt dans un état de stupeur et d'anéantissement absolus, et paraissent plus morts que vifs. Un de ces malades reposait dans son cadre; un mauvais plaisant file le raban de la tête, et le malheureux reste pendant un jour comme suspendu par les pieds, menacé de congestion cérébrale, incapable qu'il était de faire un mouvement pour changer de position. Une goëlette essuyait un coup de vent dans la Méditerranée; affalée sur l'île de Cabrera, elle était sur le point de se perdre. On vient annoncer au chirurgien, en proie à la dernière période du mal de mer, que le bâtiment touche à la côte, et qu'il ait à faire ses préparatifs de sauvetage. *Ça m'est égal*, répond-il en gémissant. Il voyait probablement dans le naufrage un terme à son martyre. La goëlette doubla les récifs, et l'annonce du salut commun ne l'émut pas davantage.

Un effet singulier du mal de mer, c'est la perturbation qu'il apporte dans la plupart des sensations; l'odorat est vivement affecté des émanations de l'intérieur du navire, dont l'odeur est peu sensible pour ceux qui se portent bien; le fumet, comme l'aspect des mets, et surtout des aliments gras, cause une répugnance extrême; les yeux sont sensibles à l'éclat du jour, et le malade les tient fermés, peut-être par instinct, comme nous le verrons bientôt. Le bruit environnant augmente les élancemens douloureux de la tête; la sensibilité tactile est elle-même pervertie, du moins l'air stagnant des entreponts, ordinairement clos pendant les gros temps, cause une sensation de chaleur et de malaise, tandis que le froid qu'on éprouve en plein air empêche de rester sur le pont, pour peu que la température soit basse. La bouche est pâteuse, la langue humide et blanchâtre; les mets acidulés sont les seuls que le malade puisse prendre sans dégoût.

Bien que le mal de mer entraîne rarement de graves conséquences, on l'a vu cependant déterminer des accidens mortels : c'est ainsi que la violence et la durée des contractions de l'estomac peuvent occasionner des vomissemens de sang, des inflammations gastriques, provoquer des congestions, des phlegmasies cérébrales, etc. Quoique, le plus souvent, le mal cesse en mettant le pied à terre, il arrive quelquefois que le malaise se prolonge plus ou moins long-temps après le débarquement.

Si la cause occasionnelle du mal de mer est bien connue, il n'en est pas de même de sa cause essentielle ou organique. Deux viscères, l'estomac et le cerveau, sont spécialement affectés; mais auquel des deux appartient la priorité? C'est une question qui n'est pas encore résolue. L'analogie des symptômes du mal de mer avec ceux de l'embarras gastrique porterait à penser que le point de départ est dans l'estomac, douloureusement affecté des secousses qu'il éprouve,

(1) Toutes les nations maritimes ont une expression figurée pour désigner l'action de vomir sous l'influence du mal de mer; les Espagnols disent : *cambiar la pecela*, rendre la monnaie de la pièce.

mais il est une foule de circonstances où ces secousses, quoique plus vives, ne déterminent rien de semblable : telles sont l'équitation, la course, la danse. D'autres ont attribué le mal de mer au trouble que les mouvements du navire impriment à la circulation cérébrale ; il est certain que c'est précisément lorsque le navire, soulevé par la lame, retombe sur lui-même, qu'on éprouve ce bruissement sourd, cette espèce de vertige qui retentit à l'épigastre. Quant au soulagement que procure la position horizontale, il est également favorable aux deux opinions. Enfin, on a prétendu que le mal de mer résultait sympathiquement du trouble de la vue affectée par le mouvement continuel des objets environnans ; il est certain encore qu'il suffit de fixer le sillage pour sentir augmenter le malaise et hâter le vomissement, tandis qu'en fermant les yeux on se trouve soulagé. Ces considérations, justifiant notre expérience, nous admettrions volontiers que ces trois ordres de causes, secousses de viscères, trouble de la circulation cérébrale, perturbation visuelle, ont chacun leur part dans la production du désordre.

Quel que soit l'empire de l'habitude sur l'affection qui nous occupe, il est des individus qui ne parviennent jamais à s'amariner : tel était un célèbre chirurgien de la marine, Duret, de Brest, qui, pendant trois campagnes, fut constamment malade. Nous connaissons un lieutenant de vaisseau qui n'a jamais descendu la Charente sans souffrir horriblement du mal de mer, et qu'on a fini par clouer dans un port ; un médecin de nos amis, qui navigue depuis quinze ans, est constamment malade aussitôt qu'il sent la houle. Les enfants sont, en général, moins sujets au mal de mer que les adultes ; mais ceci n'est vrai que pour les enfans turbulens qui prennent des distractions et se donnent du mouvement ; les enfans apathiques, délicats et nerveux sont quelquefois très-malades. La prédominance de ces dernières conditions peut expliquer la susceptibilité plus grande au mal de mer que nous avons observée chez les femmes. En général, le sujet est d'autant plus malade et plus promptement abattu qu'il oppose moins de résistance physique et morale.

Le remède spécifique du mal de mer, le seul peut-être, c'est de mettre pied à terre, remède négatif et banal, que les malades appellent à grands cris, ce qui ajoute singulièrement à l'hilarité des marins qui donnent au patient la promesse railleuse et burlesque de *faire installer des béquilles pour appuyer le navire*. Il est cependant un moyen de procurer à celui-ci plus de stabilité, c'est de *laisser arriver* lorsqu'on est au plus près, galanterie que certains commandans font quelquefois aux passagers de distinction, notamment pendant la durée des repas. Le meilleur moyen de soulagement gît dans la position horizontale, surtout dans un cadre ou dans un hamac, expédient qui ne convient que pour les courtes traversées, et qui ne diminue l'intensité du mal qu'en prolongeant sa durée, car si l'on reste couché, l'on parviendra difficilement à s'amariner. On conseille au malade de se tenir au centre du vaisseau, c'est-à-dire aux environs du grand mât, où les mouvements, comme on le conçoit, sont moins prononcés qu'aux extrémités du levier. Les distractions et l'exercice en plein air, lorsqu'on prend sur soi de s'y livrer, sont les meilleurs moyens de hâter les effets de l'habitude. Il convient donc de stimuler les malades qui se laissent abattre, et même de les porter, bon gré, mal gré, sur le pont, si le temps le permet ; ils s'en trouveront mieux, et l'on pourra plus facilement pourvoir aux soins de propreté qu'ils exigent. Il ne faut cependant pas user de trop de violence envers les malheureux ainsi vaincus par la douleur. A ce sujet, nous avons été témoins d'un accident qui faillit être funeste : un novice, atteint du mal de mer, reposait sur le pont ; l'officier donna l'ordre de le faire grimper pour une manœuvre ; on parvint à force de rigueur à lui faire mettre les pieds dans les enfléchures, mais bientôt il lâcha prise, et allait être englouti par les flots, lorsqu'on parvint heureusement à l'arrêter dans sa chute.

Les sucs acidulés, limonade, citrons, gelée de groseille, calment un peu les crampes d'estomac, et tempèrent l'irritabilité de l'organe qui souvent se refuse à prendre autre chose. La préhension forcée des alimens soulage aussi quelquefois, soit que le chyle qu'ils peuvent fournir dans l'intervalle des vomissemens concoure à soutenir les forces, soit plutôt qu'ils offrent un point d'appui aux contractions douloureuses de l'estomac. C'est probablement de cette manière qu'agit la ceinture conseillée par quelques auteurs, ceinture qui soutient les contractions de l'abdomen. Les excitans aromatiques, la fleur d'orange, le tilleul, le thé, la camomille peuvent convenir aux constitutions nerveuses ; cependant nous n'en avons retiré que peu d'avantages auprès des femmes auxquelles nous avons eu de fréquentes occasions de donner des soins. Les sachets de safran, de camphre, sur l'épigastre, sont des remèdes au moins inutiles. Quant aux remèdes préservatifs du mal de mer, ils se résument encore dans l'habitude : il faudrait pouvoir passer quelque temps en rade, et mettre à la voile par un beau temps, afin de s'accoutumer graduellement aux balancemens du navire.

FORGET.

Digitized by Google

JACQUES CARTIER.

Les dates, indiquées de la manière la plus précise, encadrent ordinairement la vie d'un homme illustre. Il est rare que le biographe ne sache ni le jour de la naissance, ni celui de la mort de son héros : c'est ce qui arrive pour Jacques Cartier. Mais on n'ignore pas que ce hardi navigateur quitta Saint-Malo avec deux petits bâtimens de soixante tonneaux et de cent vingt-deux hommes d'équipage, le 20 avril 1534, et qu'il découvrit le Canada. Qu'est-il besoin d'autres détails? La date d'un grand homme est le jour où il a commencé d'être utile à sa patrie et à la société. Nous trouvons même quelque chose de poétique à cette mystérieuse apparition au milieu d'un siècle. N'être connu sur la terre que par les bienfaits qu'on y a répandus, laisse aux hommes l'idée d'un esprit supérieur venu du ciel et remonté vers Dieu aussitôt après les avoir servis.

Jacques Cartier est né à Saint-Malo vers l'an 1500. Dans cette ville maritime, si admirablement située pour le commerce, et qui, au milieu des vaisseaux de tous pays dont elle est entourée, semble elle-même, avec sa chaussée, un majestueux navire à l'ancre, prêt à mettre à la voile pour découvrir quelque monde lointain, l'imagination du jeune Cartier se déploya en face de ces objets. Ainsi que tous les enfants malouins, regardant l'Océan comme son empire, il s'habitua de bonne heure à dompter les vagues auxquelles il devait commander un jour. C'était une époque favorable aux rêves du génie : Colomb avait trouvé l'Amérique, Vasco de Gama s'était ouvert un chemin vers l'Asie en doublant le cap de Bonne-Espérance ; et ces découvertes excitaient sur tous les points l'ambition et l'activité européennes. François Ier demandait : « Où donc est l'article du testament d'Adam qui me déshérite du Nouveau-Monde au profit des rois d'Espagne et de Portugal? »

Cartier grandit au milieu de ces dispositions générales qui répondaient si bien au besoin de son âme, et, après quelques rudes navigations à Terre-Neuve, déjà découverte par les Malouins et les Dieppois, il s'offrit pour former un établissement dans cette partie de l'Amérique septentrionale que le Florentin Verazzani venait d'entrevoir.

François Ier, qui voulait être admis à toute force au partage des terres américaines, écouta ses vœux, le munit d'instructions ; et Cartier cingla vers les terres boréales, à travers les ouragans du Nord, soupçonnant que d'immenses régions pouvaient être signalées et offertes en tribut à la France par le droit d'aubaine.

Cartier, empêché par les glaces et la sévérité du climat de descendre à Terre-Neuve, décrit un immense circuit autour de l'île, traverse le golfe, s'enfonce dans une baie profonde, et touche enfin au continent qu'il avait rêvé : c'était le Canada, ainsi nommé d'un mot de la langue du pays, *Kannada*, qui veut dire, *amas de cabanes, village*. Voilà donc une conquête à rapporter dans sa patrie. Il en prend possession au nom de la France; et après avoir sillonné ces mers en tous sens, exploré les côtes, fait connaissance intime avec les mouillages, il revient à Saint-Malo.

François Ier, sur le rapport que ce célèbre navigateur fit de son voyage, lui donna de nouvelles instructions, et trois navires furent équipés et avitaillés pour quinze mois, afin d'explorer d'une manière plus précise encore les terres que Cartier n'avait fait en quelque sorte que toucher. L'armement fut prêt pour la mi-mai 1535. Le capitaine et son équipage, après avoir fait leurs dévotions le jour de la Pentecôte, et reçu la bénédiction pontificale de l'évêque de Saint-Malo (François Bohier), tentèrent de nouveau les hasards de la mer. Cette fois les vents et les flots leur furent contraires. Chacun, battu par la tempête, prit une direction différente ; mais le hardi aventurier surmonta tous les périls, et regagna, après mille fatigues, le golfe de Terre-Neuve, où ses amis ne tardèrent pas à le rejoindre. De là Cartier vogue vers le port Saint-Nicolas, à l'entrée du fleuve immense qu'il a baptisé du nom de Saint-Laurent, en l'honneur du martyr dont la fête était chômée ce jour-là. Après avoir reconnu Anticorti, le voyageur s'enfonce dans les eaux du fleuve, se baigne dans le lit de la Sagnay, en redescend le cours, repose quelque temps ses navires à l'abri de l'île de Bacchus, puis mouille encore dans une rivière à laquelle il donne le nom de Sainte-Croix, toujours en commémoration de la fête échéant au calendrier. Il reçoit la visite d'un chef du pays (Donna-Cona), avec lequel il établit un traité. Toujours désireux de découvertes, Cartier pousse plus avant encore, et prend terre à Hochelaga, qui par la suite est devenu Mont-Réal, et dispute à Québec l'honneur de dominer le Canada.

Cartier rapporte une aventure singulière qui lui arriva dans ce lieu. Est-elle vraie? Ses mémoires ne passent pas pour être très-véridiques. On l'accuse d'avoir un peu usé du droit des voyageurs, et cherché à frapper les imaginations de son temps par de fabuleux récits. Quoi qu'il en soit, il prétend que les sauvages le prirent pour le génie de la médecine, et lui amenèrent des malades à guérir. Notre Malouin, plus expérimenté dans l'art de conduire un navire à travers les périls de la mer qu'à pratiquer la science d'Hippocrate, se vit donc forcé d'employer des moyens de guérison quelconques. A défaut de remèdes ordinaires, il lut sur les malades l'Evangile selon S. Jean, la passion de Jésus-Christ, leur

Digitized by Google

imposa les mains; puis, faisant sur leurs têtes des signes de croix, finit cette sainte cérémonie par une fanfare de trompette qui remplit son auditoire d'admiration : mais on ne dit pas que les malades en recouvrèrent la santé.

Cartier *avait beaucoup de religion*, pour nous servir des expressions du père Charlevoix, de la compagnie de Jésus, qui ne voit guère de plus grand avantage que la conversion des infidèles dans la découverte de la Nouvelle-France.

Cartier, comme plusieurs passages de ce récit en témoignent, était effectivement superstitieux et dévot. Presque tous les marins le sont. Éternellement suspendus entre le ciel et l'Océan, ce magnifique spectacle leur donne l'idée de l'infini, et la fragilité de leur existence, livrée au caprice de tous les vents, courbe leur tête aux pieds d'une puissance supérieure qui les protége sur l'abîme.

Après avoir sondé et exploré les meilleurs terrains pour fonder son établissement, Cartier s'arrêta définitivement à Hochelaga. Pendant ce temps le scorbut tourmenta son équipage. Déjà il avait perdu une partie considérable de son monde, quand les sauvages lui enseignèrent à leur tour un antidote contre le fléau qui décimait ses gens. L'évangile de S. Jean et la passion de Jésus-Christ n'avaient aucune prise, à ce qu'il paraît, sur cette étrange et fatale maladie. Le scorbut continua ses ravages jusqu'à ce que les sauvages eussent indiqué à Cartier des simples dont l'usage rendit sur-le-champ la santé aux malades. Ce n'était autre chose qu'une infusion d'écorce et de feuilles d'épines blanches pilées ensemble. C'est ce même arbre qui produit la térébenthine et le baume blanc du Canada. Lorsque l'équipage fut entièrement sur pied, Cartier déploya de nouveau ses voiles vers la France, emmenant avec lui le chef Donna-Cona, envers lequel il avait usé de stratagème pour le forcer à l'accompagner.

Cartier avait eu la peine de découvrir le Canada : un seigneur de Roberval obtint des lettres-patentes du roi, qui lui en conférèrent le titre de vice-roi. Malgré cela, Cartier n'abandonna pas sa conquête; il fit partie de l'expédition en qualité de capitaine-général et de grand-pilote. M. de Roberval, n'ayant pas encore achevé d'équiper deux vaisseaux qu'il armait à ses dépens, voulut même que Cartier partît d'avance, à la tête de cinq navires. Cette fois il essuya plusieurs tempêtes, et débarqua enfin à Terre-Neuve, dans le voisinage de *Quirpon*, sur la pointe nord de l'île; de là il se rendit à la rivière de Sainte-Croix, sur les rives de laquelle il eut une entrevue avec *Agona*, successeur de Donna-Cona, qui était mort en France. Quatre lieues plus loin il entra dans une petite rivière qui parut mieux lui convenir que celle de Sainte-Croix. Il y bâtit une citadelle, qu'il nomma *Charlesbourg*, et y arma deux canots, dans le dessein de passer par les Cataractes à Saguenay; mais les naturels opposèrent la plus grande difficulté à son projet.

Telle était sa position, dit l'historien Manet, à qui nous empruntons une partie de ces détails, et pour surcroît de contrariétés, les provisions achevaient de se consommer, le froid se faisait sentir, et les sauvages devenaient des voisins extrêmement incommodes. Dans cette extrémité, la patience des Français se trouva poussée à bout; ils se mutinèrent, et contraignirent Cartier à se rembarquer avec eux pour passer en Europe; mais, à la hauteur de Terre-Neuve, ils furent rencontrés par le lieutenant-général, M. de Roberval, qui leur amenait un grand convoi, et les força de rétrograder. Roberval et Cartier regagnèrent le fort de Charlesbourg, et donnèrent quelque solidité à leur établissement.

Ce que devint Cartier, à partir de cette époque, on l'ignore; il s'efface bientôt complètement: on ne retrouve pas plus de trace de sa mémoire que du sillon de son vaisseau sur les vagues. Nous ne savons pas combien de temps il resta en Amérique, s'il y laissa même ses cendres, ou si sa terre natale eut l'honneur d'en recevoir le dépôt. Il s'éteignit avec obscurité après avoir fixé les regards de ses contemporains, et découvert et légué à sa patrie une partie du monde double du continent d'Europe. Il n'a manqué à Cartier, qui possédait tout le génie de la navigation, que de se trouver dans des circonstances plus favorables pour égaler les Colomb, les Améric Vespuce et les Magellan.

Cte D'AUGIER,
Vice-amiral.

LE FEU A BORD.

I.

Le feu à bord !... Premier cri qui remue toutes les âmes, de quelque trempe qu'elles soient!... premier cri qui fait bouillonner à la fois dans la tête de l'officier de quart l'idée du danger qui menace, du sang-froid imperturbable dont il faut faire preuve, des mesures préservatrices dont il doit faire usage en un clin-d'œil !... car cette première impression qui saisit l'homme malgré lui, son effet électrique, irrésistible, tout cela est maîtrisé par le courage moral du chef responsable aussi promptement que se perd dans le vague des airs le son de ces terribles mots : « Le feu à bord! » Plus promptement encore jaillit de son rapide calcul d'esprit, sur ses lèvres, et de là dans le cuivre vibrant de son porte-voix, la manœuvre de la *panne*... Le ton assuré du commandement parti du banc de quart a suffi pour ranimer cette masse d'hommes qu'une hésitation peut découra-

ger, mais qu'un seul regard de l'officier fait voler souvent aveuglément au-devant du péril...Chaque homme court aux manœuvres et ne pense plus qu'au travail... La *panne*... c'est bien! c'est tuer un aliment au feu en lui enlevant la dévorante activité de l'air; c'est permettre au navire, devenu immobile, de chercher un moyen de secours facile dans l'élément qui l'entoure : les basses voiles sont carguées, tant pour faciliter la manœuvre ordonnée que pour ne pas offrir une proie assurée au feu s'il s'échappe par les panneaux; la barre du gouvernail est mise sous le vent, le grand hunier et le perroquet de fougue sont masqués..Le navire marche encore quelque temps, et finit par s'arrêter comme une masse inerte...; ses voiles de l'arrière, orientées de manière à le faire culer, contre-balancent à peu près l'effet des voiles de l'avant, orientées de manière à le faire marcher..... Le pauvre navire est presque immobile sur l'eau, comme un accusé sur son banc, qui attend avec impassibilité sa sentence de vie ou de mort... Grâce à cette immobilité, on peut puiser facilement de l'eau de tous côtés le long du bord... Les hommes se sont rendus à leur poste d'incendie.... On arme et on fait jouer les pompes.... Toutes les communications avec l'endroit où se découvre le feu sont fermées,... sabords, panneaux, hublots, etc...

« Alerte! enfans! C'est une chaudière de brai qui vient de s'enflammer et de se renverser près de la cuisine, dans la batterie...» Le pont de cette dernière se couvre aussitôt d'une lave noire, dévorante, qui communique son embrasement au brai des coutures!...Les flots d'une épaisse fumée remplissent l'air, suffoquent les travailleurs..... Quelques-uns mollissent et s'épouvantent de piétiner ainsi dans un bitume épais et brûlant..... L'exemple des officiers, élèves et maîtres, les ranime... Des fauberts mouillés, du sable que les caliers jettent à pleins seaux de la cale, et au besoin des matelas et couvertures mouillés étouffent la chaleur dévorante du brai en lui interceptant toute communication avec l'air qui la vivifie... Le feu est éteint, et l'officier de quart va *faire servir*, c'est-à-dire rétablir la voilure de manière à faire route. Si l'on est chassé par l'ennemi lorsque cet événement arrive, il faut faire en sorte qu'il n'en ait pas connaissance, et, à moins d'une nécessité pressante, on ne touche point aux voiles. On tâche alors d'éteindre le feu avec l'eau que fournissent les pompes du bord; si ces moyens ne suffisent pas, on vire de bord : on envoie vent devant, et en mettant exprès de la lenteur dans l'évolution, on puise une grande quantité d'eau par tous les sabords pendant que le bâtiment a perdu sa vitesse; si l'incendie est considérable, il n'y a pas à balancer, il faut mettre en panne. Enfin, après avoir employé tous les moyens indiqués pour éteindre le feu, si l'on ne peut s'en rendre maître, il faut noyer les poudres; mais c'est une mesure extrême, surtout en temps de guerre!... Les robinets de la cale sont ouverts, et l'eau pénètre dans l'intérieur par cette *voie* artificielle dont on peut arrêter le cours à volonté : les canons sont passés de l'avant à l'arrière pour mettre le bâtiment sur cul; l'eau vient alors se réunir dans la soute aux poudres, et ces dernières étant noyées, on travaille avec plus de sécurité à arrêter les progrès de l'incendie.

II.

Entendez-vous ces cris de joie dans la partie du faux-pont qui sert de logement aux joyeux élèves de marine, connus maintenant sous le nom d'aspirans?..... Renfermés au nombre de douze dans un espace de huit pieds de long sur cinq de large... ils vont terminer un gai repas, dont l'entrée fut un plat de fayots où nageait un morceau de lard salé, le rôti, un poulet échappé de sa cage, et qui est terminé par un magnifique brûlot aux flammes bleuâtres.... « *Fil-à-Voile*, va-t'en chercher à la cambuse six bouteilles de cambuséum-trois-six, et dis au factionnaire de nous apporter la mèche!..... » La mèche! Vous l'entendez, ils vont fumer, les gaillards... ils vont braver la consigne sévère de leur Attentirkof lieutenant... Mais pour que la fumée ne pénètre pas hors du *poste*, ils bouchent les claires-voies, ils ferment bien la porte; et dans cette niche, presque sans jour et sans air, sont douze jeunes gens demi-nus, ruisselant d'une sueur tropicale, chantant à tue-tête, et se lâchant réciproquement les bouffées de douze pipes ou cigares... C'est à ne pas se voir entre eux, tant le pauvre poste est enfumé..... Tout-à-coup, saluée par leurs acclamations, la flamme du punch pétille dans la soupière sans anses et sans base..... « C'est comme les âmes de Robert-le-Diable, dit l'un. — Si je suis jamais canonisé, dit l'autre, je veux monter au ciel avec une auréole de flamme de punch... » Et le chef de gamelle de remuer la liqueur chatoyante; mais, ô malheur! la soupière échauffée se brise, et le punch d'inonder le poste de ses flammes multicolores en embrasant le brai des coutures du faux-pont. Gare, jeunes gens! la soute au charbon est au-dessous de vous! Mais, habitués de bonne heure à une présence d'esprit nécessaire dans le métier, ils couvrent les flammes de capotes, de cabans, de tapis, de matelas de caissons, et en un instant le feu est étouffé... Chut! messieurs! on n'a rien vu, rien entendu..... l'Attentirkof n'en saura rien...» Hélas! du faux-pont on avait crié *au feu!* L'officier de quart avait déjà pris ses dispositions, quand le *chef de poste*, le responsable de la bande, vint lui annoncer l'extinction totale de l'incendie-punch.

Où fut-il passer la nuit, le pauvre malheureux? Vous le devinez.... A la fosse-aux-lions, où pen-

Digitized by Google

dant trois jours il n'eut d'autres compagnons que le gardien des poulies et du filin de rechange, et le vieux maître d'équipage, qui puait comme un rat mort, et ronflait comme un canon de trente-six à ses côtés pendant la nuit.

Ed. Bouet,

Capitaine de Vaisseau.

PÊCHE DE LA BALEINE.

II.

HISTOIRE.

Bien que la pêche de la baleine soit regardée comme une industrie nouvelle, elle n'en fut pas moins, à une époque déjà reculée, pratiquée avec beaucoup d'avantage par le commerce et la marine française.

Le temps n'a point effacé de nos souvenirs les souffrances passées de notre marine marchande, et c'est de ces époques que date l'anéantissement en France de cette branche d'industrie. Pour ne parler que des temps les moins éloignés, ce fut, comme on sait, pendant la dernière guerre de la France contre tout le continent européen, que les Anglais s'emparèrent du commerce presque général, et firent prisonniers, pendant la courte paix d'Amiens, en 1802, vingt mille de nos marins, qui périrent en partie sur la terre étrangère. Ce fut donc à cette époque si désastreuse pour notre marine, que furent suspendus et abandonnés ces armemens lucratifs, et que les bénéfices en passèrent en d'autres mains.

Si les Hollandais, toujours habiles à profiter des découvertes des autres nations, lorsqu'elles promettent de beaux résultats, après avoir, à prix d'or, séduit quelques-uns de nos intrépides marins basques, apprirent de ces derniers les moyens pratiques de cette pêche, ils l'exploitèrent bientôt, ainsi que d'autres nations, avec tous les avantages que la France avait eus d'abord, en faisant les premiers armemens organisés.

Nous essaierons ici de déterminer à qui appartient bien réellement le droit de priorité dans cette belle et périlleuse industrie.

Les Basques passent généralement pour les premiers marins qui se soient livrés à cette pêche. Leurs armemens à Bayonne et à Saint-Jean-de-Luz datent de 1590. Ils allaient dans le Nord se frayer un passage à travers les glaces et les écueils. Plus tard, ils se laissèrent embaucher par les Anglais, et en 1663, sous le règne d'Elisabeth, il se fit dans leurs ports quelques armemens pour les mers du Nord.

Nous ne pouvons cependant nous dissimuler que si nos Basques sont les premiers qui aient fait des armemens réguliers, ils ne sont pas les premiers pêcheurs de baleine.

Les Norwégiens les ont encore précédés dans cette industrie.

Ainsi, bien qu'on désigne le xve siècle comme celui qui vit les premiers essais, plusieurs autorités incontestables prouvent que c'est au xiie, et peut-être même au xie siècle qu'il faut rechercher les premières tentatives sur cet art.

Un ouvrage danois de cette époque dit que les Irlandais allaient à la poursuite des baleines le long de leurs côtes, et qu'ils se nourrissaient de leur chair.

L'Edda (xie siècle) est une autorité importante sur cette origine. On y parle beaucoup de la pêche de la baleine, pratiquée sur les côtes de Norwége.

On trouve dans un compte rendu à Alfred le Grand, roi d'Angleterre, dans le *Périple* d'Other le Norwégien, sur les recherches qu'il avait faites pour reconnaître jusqu'où était habitée la terre dans le Finmarck, qu'il y rencontra des pêcheurs de baleine.

Enfin, Langebek affirme que la pêche de la baleine était en activité dans les contrées septentrionales du nord de l'Europe avant le ixe siècle.

Il résulte de là qu'une foule d'auteurs respectables et de manuscrits authentiques accordent aux marins des nations septentrionales la priorité des tentatives faites à cet égard, et pour époque le xie siècle. Mais il faut remarquer aussi que les Basques sont les premiers qui aient osé harponner ce monstrueux animal jusque dans l'Ocean. Si l'honneur de l'entreprise appartient aux peuples du Nord, la gloire laborieuse d'en avoir perfectionné les moyens est tout entière le partage des Basques. Aucun peuple ne la leur pourrait contester. Il suit encore de là que nous sommes en général fort peu instruits sur l'origine, la marche et les progrès de l'économie maritime, tant chez nous que chez nos voisins. L'histoire du commerce a son *Fischer* en Allemagne, son *Anderson* en Angleterre, son *Lusac* en Hollande; une quatrième plume devrait bien nous donner en France un traité complet sur l'enfance et le développement de cette foule d'arts utiles, dans l'invention et la pratique desquels nous marchons des premiers.

On pourrait penser que les baleines qu'on pêchait alors n'étaient point du volume de celles qui font aujourd'hui l'objet de nos expéditions. Plusieurs anecdotes du temps ne laissent cependant aucun doute sur l'espèce de ces cétacés et sur leurs gigantesques proportions. Nous nous bornerons à en citer une qui prouve en même temps avec quel succès se faisait déjà la pêche dans le golfe de Gascogne au commencement du xiiie siècle.

« Edouard III, voulant dédommager Pierre de

Morel fils del. Bourgeois sculp.

Pêche de la baleine.

T. 1er P. 84.

Paris, Imp. Chardon, 1re Allée Racine 3.

Digitized by Google

« Puyanne des frais qu'il avait faits pour équiper « à Bayonne la flotte dont il était amiral, lui dé« légua, en 1658, 6 livres sterling par chaque « baleine prise et amenée au port [1]. »

Il fallait que la capture annuelle fût bien considérable, et les valeurs des cétacés bien élevées, pour que les droits seigneuriaux prélevés sur ce commerce s'élevassent à une somme assez majeure pour qu'ils pussent être affectés à l'équipement d'une flotte.

Dans le même temps, il fut créé une sorte de prime par les ducs de Guyenne. Ils affranchissaient de tous droits les pêcheurs du cap Breton, du Plesh, ainsi que les Basques de Beariz, de Gattari, de Saint-Jean-de-Luz, et enfin les autres pêcheurs baleiniers, tant du pays de Labour que des côtes de la Saintonge et de l'Aunis.

Mais les nations qui s'occupaient le plus, dans le siècle dernier, de la pêche de la baleine, étaient principalement les Anglais et les Américains. Quelques autres nations la pratiquaient aussi, mais avec bien moins d'importance : de ce nombre sont les Danois, les Hollandais, ainsi que les Portugais, et les Espagnols dans leurs colonies d'Amérique.

Tous ces peuples ne font point la pêche dans les mêmes parages : les uns la pratiquent dans le Nord, au Groënland; d'autres dans le Sud, principalement aux côtes du Brésil et au delà du cap Horn. Les Américains la font partout. A la petite part d'intérêt que la France avait dans ces armemens, il eût été difficile de croire qu'elle fût la patrie des Basques, premiers pêcheurs expérimentés, qui seuls furent les maîtres des étrangers dans les élémens de cette périlleuse industrie.

Les Hollandais n'avaient plus à cette époque qu'un reste de leur ancienne marine baleinière, malgré les riches cargaisons en huile et en fanons qu'ils rapportaient du Groënland depuis 1617 jusqu'en 1655. Mais bientôt l'Angleterre fit à la Hollande ce qu'aux temps précédens elle avait elle-même pratiqué avec la France par l'embauchage de nos Biscaïens et de nos Basques.

L'Angleterre, enviant aux Hollandais les succès que la persévérance et le courage leur méritaient dans la pêche au Groënland, annonça dès-lors tout ce qu'elle oserait un jour : aussi les Hollandais n'eurent-ils point de rivalité plus active que la sienne. Non contens d'avoir obtenu les meilleurs fonds de pêche du Groënland, en se faisant céder les baies les plus poissonneuses, les Anglais reléguèrent les Hollandais, les Danois, les Basques dans le nord de leurs pêcheries. Dès ce moment la pêche de cette nation put être considérée comme ruinée.

Depuis ce partage inégal, leur ambition fut toujours croissant, et fit jouer tour à tour les ressorts variés de sa politique. Tantôt ce fut en attirant au service de la Grande-Bretagne les meilleurs harponneurs étrangers, au moyen de grandes récompenses qui leur étaient offertes; tantôt en donnant des primes d'encouragement extraordinaires aux pêcheurs anglais qui prendraient le plus de baleines. C'est ainsi que l'Angleterre attaqua la pêche des Basques, qui lui avaient fourni des maîtres et des modèles, et celle des Hollandais, qui étaient ses devanciers et ses concurrens, mais dont la rivalité lui portait ombrage [2].

Ainsi nous voyons qu'en 1783 l'Angleterre avait le monopole exclusif de la pêche de la baleine dans le Nord. A cette époque, elle comptait deux cent quatre-vingt-quatre bâtimens affectés à cette navigation, chiffre bien plus élevé que celui de la Hollande dans le temps de sa plus grande prospérité.

Jusqu'alors on n'avait poursuivi les baleines que dans les mers du Nord. On fit quelques armemens qui furent dirigés vers le Sud, en suivant les côtes de l'Amérique jusqu'au détroit de Magellan. Le succès le plus complet couronna ces entreprises, et bientôt les Américains et les Anglais approvisionnèrent toute l'Europe des produits de leur pêche. Et cependant ce ne fut que long-temps après l'émigration de nos Basques baleiniers pour l'Angleterre et la Hollande, que les Américains eux-mêmes commencèrent leurs armemens.

A son tour, la France essaya de reconquérir son ancienne importance dans son industrie. Le gouvernement appela à Dunkerque d'habiles Américains, qui, par leurs armemens bien organisés, firent revivre un instant cette pêche, que les événemens politiques vinrent bientôt interrompre de nouveau.

Dans le temps de la réconciliation de l'Angleterre avec la France, il y a près de trente ans, on sentit chez nous la nécessité d'affranchir notre commerce de tout tribut étranger. Le gouvernement, pour régénérer la pêche de la baleine, autorisa l'admission en France de bâtimens de construction américaine, et l'emploi, pendant trois ans, des deux tiers de marins étrangers dans la composition des équipages, en allouant de fortes primes. Les espérances qu'on était en droit de fonder sur ces mesures n'ont point été réalisées avec la promptitude de succès qui fut le résultat des armemens des Hollandais avec les Basques. Le joug de la plupart des Américains, dans nos armemens mixtes, a fort pesé sur les Français et a rendu presque nuls les efforts et les sacrifices que le gouvernement faisait pour naturaliser de nouveau ce genre d'industrie.

Heureusement le commerce français a pris lui-même l'initiative, et les armateurs français du

[1] Raynier, *Acta publ.* III, 514, 515.

[2] Voir l'ouvrage *View of Groënland, trade and Whale Fishery.*

Havre, de Nantes et de plusieurs autres ports, ont formé beaucoup d'équipages composés uniquement de Français, et fort souvent le succès le plus complet a couronné leurs patriotiques entreprises.

Il fallait donc que la France reçût aujourd'hui du Nouveau-Monde des instructions sur une pêche qu'elle seule, trois siècles auparavant, avait enseignée à toute l'Europe!

Mais l'Egypte, berceau de toutes les connaissances humaines, n'est-elle pas aujourd'hui tributaire de la France pour reconquérir sa civilisation et son industrie, comme la Grèce, qui éclaira le monde, et qui reçoit aujourd'hui les lois d'un Germain enfant?

O-TAITI.

Trois nations se disputent la découverte de cette terre, la plus gracieuse des îles de la mer du Sud, si fraîches et si riantes qu'on dirait les fleurs d'un bouquet qu'une main céleste aurait éparpillé sur cet Océan Pacifique.

Wallis, selon les Anglais, en aurait eu le premier connaissance le 18 juin 1767, et, selon la ridicule coutume de cette époque, en aurait pris possession au nom de son souverain le roi Georges III, dont il lui aurait donné le nom.

Les Espagnols, eux, revendiquent cet honneur pour leur compatriote *Quiros*, qui y avait, assurent-ils, abordé dès 1606, et l'avait appelée *Sagittaria*, d'autres disent *la Belle-Nation*.

Ces prétentions n'ont point empêché plusieurs des historiens français de citer Bougainville comme le premier des Européens qui aient abordé dans cette île; et c'est comme une des découvertes de notre illustre compatriote que nous retracerons ici la physionomie d'O-Taïti, telle que nous la reproduisent nos souvenirs de navigateur.

Bien des navires avaient cinglé vers cette île depuis 1768, mais aucun bâtiment français n'y avait paru. Un laps de 55 années s'était écoulé sans que notre bannière flottât sur ces terres où elle avait été plantée pour la première fois, lorsqu'en 1822 *la Coquille* reprit l'anneau de la chaîne des temps noué par *l'Étoile* et *la Boudeuse*.

Pour qui a lu les narrations pleines de charmes de Bougainville et de Cook, *Taïti*, nommée d'abord la *Nouvelle-Cythère* par le navigateur français, *O-Taïti*, par son nom seul, fait palpiter le cœur. L'homme est ainsi fait; il n'a pas retenu les formes gouvernementales, les idées religieuses des O-Taïtiens, mais dans sa mémoire sont gravés en traits de feu les peintures libres d'un sensualisme dans toute sa naïveté, des tableaux de l'Albane, voluptueux de nudité, voluptueux de coloris: pour lui, O-Taïti est ce paradis de Mahomet où l'âme n'est pour rien dans les plaisirs des sens qu'il prodigue.

O-Taïti, dans notre tableau, ne se présentera pas avec cette physionomie si riante que lui prêtèrent les premiers découvreurs. Ses paysages, il est vrai, n'ont pas changé; c'est toujours la même pompe, la même richesse de végétation. Ses habitans sont, comme ils l'étaient, doux, hospitaliers, bienveillans; ce sont encore de grands enfans dont la physionomie naïve a été défigurée, il est vrai, par les nouvelles habitudes que leur ont imposées les missionnaires anglicans. Les O-Taïtiens ne sont donc plus ceux des temps où Wallis, Bougainville et Cook exploraient leurs rivages. Le cachet qui caractérisait ces peuplades a disparu sous le vernis de dissimulation que leur a porté la ferveur du rigorisme des prêtres protestans. Si les missionnaires, de quelque couleur qu'ils soient, sont aujourd'hui un vrai *non-sens* parmi les populations civilisées, que pense-t-on que doivent être ces hommes sans talens, sans élévation dans l'âme, à idées rétrécies et bigottes, agissant comme des énergumènes au milieu de peuplades de la mer du Sud, leur portant, disent-ils, le pain de l'Evangile, pain lourd et indigeste pour des estomacs qui n'y sont pas préparés? Combien je regrette, pour ma part, la physionomie native des peuplades océaniennes, que gâte chaque jour le contact des Européens! Certes cette vie molle et efféminée des O-Taïtiens, ce libertinage qu'on leur reproche, étaient loin de celui de nos villes et de la corruption de notre civilisation. Chez eux, l'habitude convertissait en cérémonial de politesse cette prostitution dont on a exagéré les résultats: sacrifier à l'amour était une sorte de rite auquel ils n'obéissaient que dans des circonstances particulières; et puis enfin, dans une île fertile où la vie inactive est assurée, dont la température est élevée, où les habitans ne se livrent que rarement à des guerres désastreuses, où l'existence coule heureuse et sans grands besoins, le penchant à l'amour n'est que la conséquence des autres besoins de l'économie humaine satisfaits. J'ai bien réfléchi sur tout ce qu'on a écrit sur les naturels des îles de la Polynèse, et je dois l'avouer, le plus souvent les écrivains qui ont parlé de ces peuples ne les ont pas compris, ou ne les ont vus qu'à travers le prisme de notre civilisation vaniteuse.

Les marins des diverses nations, qui ont été leurs historiens, ne se piquent pas non plus de philosophie, et trop souvent leurs livres ont été dictés sous l'influence des préjugés d'une éducation incomplète et spéciale. Si jamais les Océaniens écrivent l'histoire des navigateurs qui auront séjourné sur leurs bords, je ne pense pas que nos idées y soient traitées avec faveur

Digitized by Google

Taïti est le nom que les insulaires donnent à leur île, et ce nom est peu connu des Français, qui ont adopté celui d'*O-Taïti* que popularisa Bougainville. Aux demandes réitérées de ce navigateur : *Comment se nomme votre île?* les naturels répondirent : *O Taïti;* c'est Taïti, Taïti la délicieuse, la terre favorisée du ciel : car chaque peuple aime par-dessus toute autre contrée celle qui lui donna le jour, celle où se passèrent ses belles années, les heures fugitives des illusions, les vérités du cœur. La terre sur laquelle on vit transplanté peut bien devenir une seconde patrie, procurer les jouissances matérielles de la vie, mais l'âme n'y trouve plus les émotions qu'inspire le sol natal.

La pointe de Vénus, en dedans de laquelle notre corvette se balançait gracieuse au mouillage enceint de récifs, est célèbre par les observations de Cook, expédié d'Europe pour y observer, en juin 1769, le passage de la planète Vénus sur le disque du soleil : là, ce célèbre navigateur préluda à son immense réputation nautique. On est effrayé quand on songe qu'un simple caprice de quelque membre obscur du bureau de l'amirauté eût pu faire accorder à un *Dandy* de la marine une mission qu'il eût accomplie en la tronquant, tandis que, dans les mains de Cook, elle est devenue une immense source de gloire pour sa patrie? La pointe de Vénus est donc placée par 17° 29' 21" de latitude méridionale, et par 15° 54' 59" de longitude occidentale du méridien de Paris : c'est une pointe de terre basse, s'avançant à une médiocre distance en mer, et que bordent des bancs de récifs corallés. Couverte de végétaux nourriciers, de cocotiers, de cabanes, parcourue par la rivière de Matavai, elle est devenue le principal établissement des missions anglaises.

Si l'on jette un coup d'œil sur les cartes, on est frappé de la configuration assez régulière dans les deux presqu'îles soudées par la base qui constituent l'ensemble géologique de Taïti; le profil se découpe légèrement sur les bords dans un développement de près de 40 lieues. Le relief est en entier formé de hautes montagnes volcaniques éteintes depuis longtemps, et qu'une mince bandelette de terre cultivée encadre harmonieusement. La jonction des deux presqu'îles consiste en une langue de terre, large d'un mille, et nommée *Téravao,* qui semble plutôt une soudure artificielle, un seuil exhaussé conduisant d'une île à l'autre. Oporionou, la plus grande, est arrondie, et peut avoir de 9 à 10 lieues de diamètre. Taïapou, ou la presqu'île du S.-O., est de forme ovalaire, et peut avoir 6 lieues de longueur sur 4 de largeur. A quelques lieues d'O-Taïti, dans le N.-E., s'élève l'île d'Eyméo, bien que les naturels ne la connaissent pas sous d'autre nom que celui de *Morea :* c'était la terre que Wallis nomma *île du duc d'York.* Souvent en guerre avec O-Taïti, Eyméo, dans ces dernières années, a subi le joug de sa rivale; mais une haine profonde avait jusqu'à ce jour divisé les deux populations : tant il est vrai que les plus proches voisins sont toujours les ennemis les plus déclarés. Eyméo, que rendent remarquable les hauts pitons déchirés qui la hérissent, n'a reçu toutefois le culte protestant qu'après un baptême de sang, et à la suite de guerres opiniâtres : convertie aujourd'hui, sa population nombreuse est guerrière, et chante des psaumes de la liturgie anglicane; elle est, au dire des missionnaires qui résident au milieu d'elle, animée d'une rare ferveur de prosélytisme; elle est citée comme une réunion de catéchumènes zélés et conquis à tout jamais aux croyances chrétiennes.

Des ravines profondes, d'immenses crevasses sillonnent les hautes montagnes si boisées où s'arrêtent les nuages, qui y entretiennent une humidité tellement grande, que le corps semble dans un bain de vapeur tiède lorsqu'on s'élève à une certaine hauteur. Les bas-fonds, couverts de végétaux, sont alors arrosés par de nouveaux ruisselets ou par de petites rivières, et les plus remarquables de celles-ci sont le *Haonou*, le *Païano*, le *Pouranou* et la *Faroni :* celle-ci coule dans le district de *Papara,* et le *Haonou* ou rivière de *Matavai* prend sa source sur les rives orientales du *Oroena*, le point culminant de l'ossuaire de Taïti. A trois journées de marche de la pointe de Vénus, par des sentiers scabreux que le pied agile de l'O-Taïtien n'a marqués que d'une manière fugitive, se trouve, dans le désert d'*Uiridi-Papeida*, haute montagne dont le sommet ou le cratère s'est converti en un large lac, le *Otlühiréa*, dont les eaux sont froides, et qui nourrit de gigantesques anguilles; lac mystérieux, entouré de contes populaires, où les naturels croyaient voir errer les ombres de leurs pères, et sur les bords duquel se sont accomplies la plupart des croyances de leurs mythes païennes.

Le 4 mai, un empressement des plus vifs nous portait à fouler le sol dont nous n'avions jusqu'alors saisi l'aspect que par d'avides regards; une cabane, jetée toute brute sur la pointe de Vénus, nous servit de quartier-général; elle fut bientôt le rendez-vous des habitans, qui venaient nous apporter des vivres en échange de nos instrumens de fer ou des hardes qu'ils prisaient par-dessus tout. La gaîté des naturels, leur bonhomie franche, la jovialité de notre caractère national, eurent bientôt rapproché les distances; nos nouveaux amis avaient peine à se séparer de nous. Les hommes restaient la journée entière, accroupis sur leurs talons, suivant de leur prunelle obliquée nos gestes et nos moindres actions, et les filles se glissant, avec un rare instinct de coquetterie se déclarant par

Digitized by Google

une modestie feinte et une pudeur d'emprunt, sous la toile qui enclosait notre caravansérail, pour se rapprocher de nous. Il faut le dire, nul sentiment de jalousie ne dominait les hommes, et les femmes âgées, que nulle avance, que nuls présens ne venaient chercher, ne songeaient point à quitter le rôle passif auquel l'indifférence les condamnait. Il n'en était pas de même des jeunes filles, les laides exceptées; c'était à qui leur prodiguerait les verroteries, les colliers, les présens de toutes sortes, et c'était merveille que la joie qui brillait dans leurs yeux, quand elles devenaient l'objet d'une préférence, quand un collier un peu plus éclatant leur était offert; l'instinct de la femme, l'instinct de la parure et de la coquetterie, se trahissait alors dans toute sa naïveté, l'expression de leurs regards, la spontanéité de leurs mouvements, une vive émotion répandue sur tous leurs traits et décelée par leurs moindres gestes, accusaient un désir immodéré de posséder le brillant hochet qui devait les rendre plus belles. Mais, il faut le dire, l'éducation chrétienne avait porté ses fruits; la pudeur, conséquence naturelle de l'esprit religieux, combattait bien vite ces élans de leur nature primitive, et si l'amour de la parure, le désir d'être belles et de plaire, luttaient un moment avec la décence et la réserve, celles-ci l'emportaient bientôt.

Notre observatoire fut placé à la même place qu'occupait celui de Cook, abrité par de grands arbres, non loin du lieu où flottait le pavillon des Taïtiens, à champ rouge, ayant une étoile blanche à l'angle supérieur du bâton, étendard que les missionnaires ont fait adopter, sans que nous puissions en apprécier la nécessité. Des cocotiers, des arbres à pain couvrent ce point de l'île, et s'élèvent au-dessus des cabanes qui forment le village de *Matavai*, où résident deux ministres de l'Évangile, auprès d'un petit temple construit à l'européenne. Plusieurs bras du *Haonou* sillonnent cette langue de terre, et en couvrent, lors des pluies, quelques points par des débordemens fréquens.

La corvette n'était point délaissée toutefois; des centaines de naturels, ayant jeté à la mer leurs sveltes pirogues blanches, couvraient son pont et parlaient tous à la fois. Au silence prescrit par la discipline européenne à bord des vaisseaux de guerre, succéda un vacarme que l'éclat du tonnerre n'eût point dominé. C'étaient des rires fous, des cris d'appel, des conversations animées entre interlocuteurs qui ne comprenaient pas un mot de leur langue: ici les jurements énergiques du Provençal heurtant ceux du Celtique breton; là, la pantomime rusée du Normand aux prises avec la finesse de tact du Taïtien, avec le sérieux et la gravité de quelques insulaires. La dignité des chefs se croisant; l'étourderie et la brusquerie des jeunes gens, l'astuce des fabricans, les regards avides des plus jeunes matelots ardemment fixés sur les jeunes insulaires émues et agitées; ajoutez à cela le costume écourté, mesquin, de nos habitudes d'Europe, opposé aux formes de la statuaire, à une nudité robuste, drapée de tissus d'écorce fine et moelleuse! *Otapouha* et *Facta* étaient surtout les plus remarquables des Taïtiens qui se trouvaient à bord; ce dernier avait une taille bien prise, de cinq pieds huit pouces six lignes, et ses membres, largement musclés, prêtaient encore l'aspect de la force à cette haute stature.

R.-P. Lesson,
Membre correspondant de l'Institut de France.

LA GAULE MARITIME.

II.

MASSALIE ET NARBONNE.

Massalie touchait au but magnifique de son ambition. Depuis la chute de Carthage, nul pavillon rival ne lui disputait le bassin de la Méditerranée, et le commerce du monde occidental était passé tout entier aux mains de ses hardis armateurs et de ses négociants industrieux. Massalie semblait dire à Rome: A toi la terre, à moi la mer! et Rome était jusqu'alors fidèle à ce pacte: « Partout, en » effet, où l'aigle romaine dirigeait son vol, le lion » massaliote accourait partager la proie [1]. »

Mais l'aigle insatiable de Rome se contenterait-elle long-temps d'un semblable partage? De cette question dépendait tout l'avenir de Massalie, dont la prospérité, frêle comme un arbre qui a grandi trop vite, n'était pas capable de se soutenir sans appui étranger. Massalie elle-même sentit qu'il lui faudrait ployer sous le large et hâtif épanouissement de sa puissance, si elle ne parvenait à s'affermir et à prendre racine sur le continent gaulois.

La république massaliote commença donc à tourner ses vues vers les conquêtes territoriales; mais elle n'en pouvait opérer qu'aux dépens de ces Gallo-Ligures, parmi lesquels elle recrutait d'ordinaire soldats, ouvriers et matelots. Les tribus gallo-liguriennes n'étaient pas disposées à vendre leur indépendance nationale, comme elles vendaient leurs services: elles se soulevèrent contre les voisins avides qui envahissaient leurs terres, et les deux principaux *clans* de la rive droite du Var, les Oxybes et les Décéates, mirent le siége devant deux des colonies massaliotes, Antibes (*Antipolis*) et Nice (*Nicœa*).

La redoutable Massalie, qui jadis avait osé braver Carthage sur les flots, se trouva trop faible sur terre pour réprimer, à vingt lieues de ses

[1] Amédée Thierry, *Hist. des Gaulois* t. II.

Digitized by Google

murailles, la coalition de que.ques peuplades à demi sauvages. Elle invoqua l'assistance du sénat romain, qui, saisissant avec empressement l'occasion de s'immiscer dans les affaires de la Gaule, expédia sur-le-champ des commissaires chargés d'interposer leur arbitrage entre les parties belligérantes.

Le navire qui portait ces envoyés vint relâcher au port d'Ægitna, petite ville oxybienne, voisine d'Antibes. Les habitans d'Ægitna, informés du motif qui amenait les Romains, et irrités de la médiation étrangère qu'on projetait d'imposer à leurs concitoyens, voulurent forcer les députés à se rembarquer. Les Romains, qui avaient pris terre, se conduisirent avec leur arrogance accoutumée. Des paroles, on vint aux coups : deux Romains furent tués; Flaminius, le chef de l'ambassade, fut blessé, et regagnant son vaisseau à grande peine, fit voile pour Massalie, d'où il informa le sénat des violences commises à son égard.

Le sénat accueillit avec une indignation affectée cette nouvelle qui comblait ses vœux. Considérant la guerre comme déclarée entre le peuple romain et les Ligures du Var, il envoya contre eux le consul Quintus Opimius, qui saccagea Ægitna, réduisit la population de cette ville en esclavage, et défit les Oxybes et les Décéates. Les deux tribus se soumirent après une vaillante défense. Opimius les déclara sujettes de Massalie, les désarma entièrement, et les obligea de livrer à perpétuité aux Massaliotes un certain nombre d'otages en garantie de leur obéissance.

Ce fut ainsi que Massalie, pour la ruine de la Gaule et pour son propre malheur, attira les armées romaines en deçà des Alpes (154 ans avant J.-C.).

Ce premier succès engagea les Massaliotes à persévérer dans cette voie funeste; et peu d'années après, ils rappelèrent les Romains pour asservir, avec leur aide, les Ligures Salyens, qui occupaient la plus grande partie du moderne comté de Provence.

Les Salyens, beaucoup plus nombreux que les Oxybes et les Décéates, opposèrent aux conquérans une plus longue résistance. Les deux peuples civilisés qui avaient juré leur perte employèrent toutes les armes sans scrupule contre ces *barbares :* l'or et la trahison ne servirent pas les agresseurs moins puissamment que le fer et la flamme. Enfin, plusieurs centaines de bourgades saccagées et dépeuplées, et des milliers de captifs traînés à l'encan sur les marchés de Massalie, attestèrent le triomphe de Rome et de son alliée. Le consul Sextius Calvinus, voulant assurer désormais la libre communication des États romains à Massalie, refoula partout les débris des Salyens et des autres Ligures maritimes dans l'intérieur des terres, leur défendant de jamais approcher d'aucun point de la côte, plus près que de mille pas, et d'aucun port, rade, crique ou anse, de plus de quinze cents pas. Tout ce littoral, vide d'habitants, fut octroyé en toute propriété aux Massaliotes, qui, outre la valeur de cette acquisition, se virent ainsi délivrés sans retour des pirates liguriens.

Massalie paya les bons offices des Romains par un service qui devait être bien funeste à la Gaule : elle engagea l'un des principaux peuples galliques, les Edues (peuple de la Bourgogne et du Nivernais), à contracter avec la république romaine une alliance qui servit plus tard de levier à la politique de Rome pour abattre la liberté gauloise.

Les Romains ne sortirent plus de la Gaule. Après avoir occupé pour leur propre compte presque tout le territoire des Salyens, ils s'avancèrent jusqu'au-delà de l'Isère, et vainquirent, dans une grande bataille au bord du Rhône, la puissante nation des Arvernes, qui étaient venus secourir leurs frères d'armes les Allobroges. Toute la portion de la Gaule à l'est du Rhône fut réduite en province romaine; et bientôt la contrée entre le Rhône, les Cévennes et les Pyrénées y fut réunie, sous la dénomination commune de *Province Narbonnaise*, du nom de la ville ligurienne *Narbo* (121 à 118 ans avant J.-C.).

Les Massaliotes avaient espéré sans doute que Rome se contenterait d'étendre sa domination dans l'intérieur des terres, et qu'elle leur abandonnerait les rivages de l'Ibéro-Ligurie (le Languedoc), comme elle avait fait de ceux de la Gallo-Ligurie (la Provence); ils ne reconnurent leur erreur qu'en voyant arriver à *Narbo* (Narbonne) une colonie romaine sous la conduite de Licinius Crassus, jeune praticien, aussi renommé par ses talens que par sa haute éloquence.

C'était un coup de foudre pour Massalie; car Rome n'avait encore fondé hors de l'Italie qu'une seule colonie sur les ruines de Carthage, et la cité phocéenne ne s'attendait aucunement à cette mesure en dehors des habitudes connues du peuple romain. La grande résolution d'exposer ainsi plusieurs milliers de citoyens, loin de la presqu'île *ausonienne aux flots de la barbarie* qui allaient les presser de toutes parts, avait été fortement débattue dans le sénat. Le jeune Crassus, qui aspirait à l'honneur de diriger les colons sur la terre de Gaule, étala aux *Pères Conscrits* force motifs très-spécieux; peignit les nouveaux sujets de Rome gagnés aux mœurs et à la civilisation italienne par l'exemple de la future colonie; la mère-patrie avertie et défendue par cette avant-garde vigilante. Il l'emporta; mais le sénat céda peut-être moins à ses argumens qu'à la pensée de donner dans Narbonne une rivale à Massalie.

Licinius Crassus fut donc chargé de fonder cet important établissement, et bientôt *une image de Rome* apparut sur les rives de l'Aude, car toute colonie reproduisait exactement les institutions et les usages de la métropole. Une curie, dont les

Digitized by Google

membres étaient qualifiés de *décurions* ou *curiales*, y représentait le sénat; des *duumvirs* remplaçaient les consuls; des édiles, des préteurs, des questeurs, des censeurs remplissaient les mêmes offices que dans la ville de Romulus, et tout citoyen de *la cité fille de Rome* conservait la liberté d'aller prendre part aux délibérations et aux votes du peuple-roi dans la mère-patrie.

« A peine la colonie fut-elle installée, que des travaux immenses révélèrent le secret de ses fondateurs. L'ancien port ligurien fut changé. Un bras de l'Aude, détourné de son lit par une chaussée de sept milles de long, contribua à former une rade plus sûre et plus vaste; et des ponts furent jetés à grands frais, dans une étendue de quatre milles, sur les étangs et les ruisseaux, qui, très-nombreux à l'est de la ville, inondaient fréquemment les alentours. Narbonne vit s'élever dans son enceinte un capitole, une curie, lieu où se réunissait le sénat local, des temples magnifiques, des thermes, et plus tard une monnaie, un amphithéâtre et un cirque. Elle devint le lieu de station de la flotte militaire qui observait ces parages; et le commerce de l'Italie, de l'Espagne, de l'Afrique, de la Sicile, oubliant le chemin de Massalie, vint s'y concentrer peu à peu. »

Cette révolution toutefois fut l'œuvre de longues années, et Rome ne cessa point de ménager une alliée dont le dévoûment intéressé pouvait encore lui être utile.

Lors de la grande invasion des Cimbres et des Teutons, les Massaliotes, en effet, secondèrent activement Marius, et ce fameux capitaine leur en témoigna sa reconnaissance par un don assez précieux. Les bouches du Rhône, encombrées de sable et de limon, étant à cette époque presque innavigables, Marius, pour approvisionner plus sûrement son camp retranché d'*Arelate* (Arles), fit creuser un grand canal qui partait du Rhône au-dessus d'Arles, et joignait la mer par-delà les plaines de la *Crau*. Après sa victoire du Cœnus, il laissa aux Massaliotes la propriété de ce canal, dit *fossæ Marianæ* (les fosses de Marius). Les *fosses Marius* furent bientôt fréquentées par tous les navires qui voulaient remonter le Rhône et trafiquer dans l'intérieur de la Gaule. Les péages imposés aux bâtiments étrangers devinrent pour la république de Massalie la source d'un revenu considérable, et une ville massaliote, qui emprunta son nom au canal s'éleva près de l'embouchure de ce bras artificiel du Rhône.

Le canal de Marius n'existe plus; mais le village de *Fos* indique encore l'emplacement de la ville de *Fossæ Marianæ*.

Malgré ses relations amicales avec Marius, Massalie, de même que Narbonne, embrassa le parti aristocratique dans les grandes guerres civiles de Rome. La ville grecque et la ville romaine combattirent toutes deux sous les enseignes des généraux de Sylla, contre les nations gallo-liguriennes, qui, après la mort de Marius, s'étaient déclarées en faveur de son héritier, l'illustre Sertorius. Massalie et Narbonne obtinrent de Pompée de vastes concessions territoriales aux dépens des Volkes-Arécomikes et des Helves (peuple du Languedoc maritime et du Vivarais). Cet agrandissement faillit coûter cher aux deux colonies. Une insurrection générale lança contre elles toutes les tribus d'entre les Alpes et les Pyrénées; et toutes deux, pressées avec fureur par des masses d'assaillans, eussent succombé sans l'intervention d'une armée romaine.

Ce fut vers cette époque (75 ans avant J.-C.) que Narbonne reçut le surnom de *Narbo Martius*, sa population s'étant accrue des vétérans de la légion *Martia*, colonisés dans son sein.

Cependant le vieux parti patricien, dont Pompée, après Sylla, était devenu le chef, n'avait pas obtenu un triomphe définitif. Jules César, après avoir préludé à ses vastes projets par la conquête de la Gaule, revendiqua bientôt la succession de Marius. Maître de Rome et de l'Italie, abandonnées par Pompée et par le sénat, César reparut promptement dans la Gaule méridionale, se dirigeant sur l'Espagne, d'où il allait expulser les lieutenans de son rival.

Massalie avait des obligations à César, qui, durant son proconsulat en Gaule, avait favorisé en mainte occasion le commerce de cette république. Néanmoins l'ancien attachement des Massaliotes pour Pompée, et l'esprit oligarchique de leurs institutions, l'emportèrent sur l'intérêt présent: ils fermèrent leurs portes aux légions du conquérant. Le *conseil des quinze* se rendit toutefois au camp romain pour conférer avec César. « Votre devoir, leur dit César, est de suivre l'exemple de toute l'Italie plutôt que d'obtempérer à la volonté d'un seul homme. L'Italie et Rome sont pour moi et avec moi contre Pompée: faites vos réflexions. »

Les quinze rentrèrent dans Massalie, puis revinrent peu après rapporter à César la réponse du *grand-conseil des six cents*.

« César et Pompée, dirent-ils, ont été tous deux les patrons et les protecteurs de notre cité: à des bienfaits pareils su doit pareille reconnaissance. Nous ne devons donc aider aucun des deux contre l'autre, et nous ne pouvons nuire à l'un en recevant l'autre dans notre ville et dans nos ports. »

César ne s'abusa point sur la prétendue neutralité des Massaliotes; d'ailleurs les négociations n'étaient pas même terminées, que Domitius, l'un des chefs de la faction pompéienne, entra à la tête d'une escadre romaine dans la rade de Massalie, y fut accueilli avec acclamation, et déclaré commandant de toutes les forces de la république.

César n'était pas homme à laisser derrière lui des adversaires qui pouvaient couper ses communications avec l'Italie. Il fit en hâte construire des machines de siége, équipa douze galères à Arles, et chargea deux de ses généraux, Decius

Digitized by Google

Brutus et Caïus Trebonius, d'attaquer Massalie tandis qu'il nettoierait l'Espagne des armées pompéiennes.

La lutte s'engagea par une terrible bataille navale en vue du port de Massalie. Les douze galères de César, sous les ordres de Decius Brutus, vinrent audacieusement assaillir les escadres combinées de Massalie et de Domitius, qui comptaient dix-sept galères sans les bâtimens légers. Des bandes farouches de mercenaires *Albikes*, montagnards gaulois des bords de la Durance; des gladiateurs, des esclaves, auxquels Domitius avait promis la liberté pour prix de leurs exploits, formaient la *garnison* des navires pompéiens. Les vieux légionnaires de César couvraient le pont des vaisseaux de Decius Brutus.

Le choc commença près de l'île qui est située vis-à-vis du port de Marseille. La supériorité du nombre, celle des manœuvres surtout, donna longtemps l'avantage aux Massaliotes. Leurs légères nefs, dirigées par les pilotes les plus habiles et les rameurs les plus exercés de l'Europe, rompirent la ligne des vaisseaux de Brutus, évitant les éperons aigus des pesantes galères romaines, harcelant et fatiguant leurs équipages par des décharges continuelles de flèches et de traits.

La fortune changea lorsque les Romains, assaillis de plus près, parvinrent enfin à faire usage des charpons, des *corbeaux* ou grappins de fer dont ils s'étaient munis pour forcer leurs ennemis à subir l'abordage. Les *Albikes* et les esclaves, malgré leur résistance désespérée, succombèrent partout sous l'épée des legionnaires. Neuf galères massaliotes furent prises ou coulées à fond, et le reste, fuyant en désordre, alla chercher un refuge dans le port.

Les opérations du siége furent aussitôt entamées par Trebonius, du côté du continent : c'était une grande et laborieuse entreprise. La seule extrémité de la presqu'île massaliote qui tînt à la terre-ferme était fortifiée par un mur flanqué de tours d'une hauteur extraordinaire, et par une puissante citadelle, capable de défier longtemps les tours roulantes et les béliers des assiégeans.

Déjà la défense de Massalie s'était assez prolongée pour que Pompée eût reçu en Grèce les nouvelles du péril que courait sa fidèle alliée et de la défaite de Domitius. Il envoya sur-le-champ dix-sept navires, sous le commandement de L. Nasidius, au secours des Massaliotes.

« Ceux-ci avaient travaillé avec ardeur au rétablissement de leur marine. » Réparant et remettant à flot tout ce qu'ils avaient de vieilles galères dans leurs arsenaux, armant en guerre jusqu'aux barques de pêcheurs, ils y embarquèrent toute la jeunesse, tous les hommes valides de leur cité, et joignirent Nasidius dans le port de Taurœntion (*Taurœntium*). D. Brutus, qui croisait dans les parages de *Stœchades* (les îles d'Hyères), n'avait pu empêcher cette jonction; il ne craignit point de présenter le combat aux forces bien supérieures des Pompéiens.

Le jour se levait, le ciel était sans nuages, les vents se taisaient, et l'Océan aplanissait ses flots comme pour faire à la bataille un théâtre immobile. Alors, d'un mouvement égal, s'avancèrent les navires de Massalie et ceux de Rome. La flotte des Romains (celle de Decius Brutus) se rangea en forme de croissant; aux deux cornes (ou ailes) se placèrent les galères à quatre et cinq rangs de rames, et les plus fortes des trirèmes; les plus faibles demeurèrent au centre. Au milieu de la flotte s'élevait, pareille à une tour, la poupe du vaisseau *prétorien* (le vaisseau amiral); six rangs de rameurs faisaient tracer à ce puissant navire un large et profond sillon, et ses longues rames s'étendaient au loin sur la mer.

« Dès que les flottes rivales ne sont plus séparées que par l'espace qu'une nef peut parcourir d'un seul coup d'aviron, mille voix, poussant le cri de guerre, couvrent le bruit des rames et les fanfares des trompettes. Les deux flottes se déploient, les vaisseaux s'écartant prennent du champ pour le combat. Les proues se heurtent à grand bruit, les navires se repoussent l'un l'autre; l'air est sillonné, la mer semée de traits et de javelots. Les vaisseaux de Massalie sont plus prompts à l'attaque, plus légers à la fuite, plus faciles à manœuvrer, et plus dociles aux évolutions que dirige le pilote; ceux de Rome, au contraire, lourds et solides, sont propres à l'abordage et à la lutte de pied ferme, telle que celle qui se livre sur terre. »

Brutus sentit qu'il était perdu s'il lui fallait lutter de manœuvres savantes avec ses rivaux. Il commanda soudain à ses vaisseaux de virer de bord, et de présenter le flanc aux proues ennemies. Alors tous les navires pompéiens, qui donnèrent de la proue dans le flanc des nefs de Brutus, y restèrent attachés, soit par leurs propres éperons, soit par les griffes d'airain qui furent lancées sur leurs agrès. *Les rames se tinrent enlacées, et les deux flottes formèrent un champ de bataille immobile.*

Cette journée se décida, comme la précédente par l'épée des vieux soldats de César. Abandonnés lâchement de Nasidius et de son escadre, qui s'éloignèrent à grande force de rames dès qu'ils eurent réussi à se dégager du combat, les Massaliotes perdirent dix galères; l'élite de leur population fut tuée ou prise, et du camp de Trébonius et des hauteurs voisines, les légions assiégeantes purent voir rentrer au port les tristes débris de l'armée massaliote, au milieu de la désolation générale.

Massalie ne se rendit pourtant pas sur-le-champ; exaltée par la grandeur même de ses revers, elle soutint plusieurs semaines, avec héroïsme, les efforts de Trébonius. Enfin, les Romains ayant

Digitized by Google

ruiné l'une des tours, et ouvert une brèche dans le mur de la ville, la constance des assiégés céda devant l'impossibilité d'une plus longue défense. Ils sortirent de la ville en masse, désarmés et vêtus de deuil, et supplièrent les chefs ennemis d'attendre l'arrivée de César pour décider de leur sort.

Leurs gémissemens, leurs plaintes éloquentes émurent Trébonius; il consentit à épargner provisoirement des ennemis qui se confessaient vaincus, et à ne pas donner un assaut qui eût été infailliblement suivi d'un massacre et d'un pillage universel.

César, vainqueur de l'Espagne, arriva bientôt au camp, et reçut Massalie à discrétion. Le sang de ses habitans ne fut point versé; leurs propriétés, leurs lois furent respectées; mais il leur fallut livrer leurs armes, leurs machines de guerre, leur trésor public, les navires qui leur restaient, et recevoir en leur cité une garnison de deux légions (49 ans avant J.-C.). César ne tarda pas à porter un coup plus rude encore aux Massaliotes, par la fondation d'une colonie maritime, *Forum-Julii* (Fréjus), à l'embouchure de la rivière d'Argent, cité nouvelle qui acquit rapidement une haute importance, devint, sous Auguste, un des principaux arsenaux de l'empire romain, et ne fut pas une concurrente moins dangereuse pour Massalie que Narbonne elle-même.

Plusieurs des colonies de Massalie, proclamant et précipitant à la fois par leur conduite le déclin de leur métropole, se séparèrent d'elle pour obtenir le titre de villes romaines. Ainsi la délaissèrent Agathi (Agde), et la florissante Antipolis (Antibes).

Massalie eût pu se relever d'une terrible catastrophe, si les causes de sa décadence n'eussent été durables et permanentes. N'espérant plus ressaisir sa grandeur première, elle se consola, par les lettres et la philosophie, de la perte de sa puissance, et obtint de ses vainqueurs eux-mêmes le titre glorieux de seconde Athènes. Narbonne fut encore sa rivale dans cette nouvelle carrière, et enfanta comme elle une foule d'orateurs, de philosophes, d'écrivains illustres; mais leurs annales sont absorbées désormais dans les fastes de l'*empire universel*, jusqu'aux jours de terreur où l'empire lui-même s'abîme sous le débordement des peuples teutoniques, et de ses provinces démembrées forme les royaumes de l'Europe moderne.

Henri Martin.

LES FILETS D'ABORDAGE.

Par une sombre soirée de novembre 18.., une belle canonnière du port de Cherbourg côtoyait silencieusement la pointe de Barfleur, pour se rendre au mouillage du fort l'Empereur, et se tenir, la nuit, sous sa triple rangée de canons qui, dans ce temps-là, n'attendaient que le boute-feu pour mitrailler tout ce qui se trouvait sous leur portée.

La brise était si faible, que la canonnière, avec toutes ses voiles étendues au frais, avait à peine un sillage de deux nœuds. J'ai dit que la nuit était noire. Un ciel lourd et brumeux ne laissait vaciller, à travers son voile de nuages, la clarté d'aucune étoile : le petit feu de la tour était le seul point qu'on distinguât dans cette atmosphère d'ombre, atmosphère sans horizon. C'était noir partout, hors la voilure régulièrement établie du brick, qui se dessinait faiblement comme un grand fantôme grisâtre dans les vapeurs de la nuit.

Bien que le courant, favorable dans ce moment, augmentât la route du navire, un jeune homme, monté sur l'affût d'un canon de douze, qu'il frappait violemment du pied, paraissait dans la plus grande impatience. La clarté blafarde de la lampe d'habitacle étendait parfois sur son visage quelques rayons incertains, et il était aisé de deviner, aux contractions des muscles et aux larges plis qui ridaient son front, que c'était supplice pour lui que ce retard qu'apportait la faiblesse du vent à la course de son navire.

Ce jeune marin était le capitaine de la canonnière.

Fresco san Antonio! se prit-il à dire, suivant une de ces habitudes traditionnelles des marins, qui font quelquefois siffler le vent pour le faire venir.

Et après une pause :

« Loiez d'un quart, timonnier! » ajouta le jeune homme appuyé sur le bastingage, en regardant la voilure qui battait contre les mâts, et qu'un reflet de lumière, qui s'échappait par les caillebotis, espaces à jour ménagés dans la charpente des panneaux pour jeter de l'air et du jour dans l'entrepont, éclairait parfois de lueurs incertaines.

Puis, impatienté du bruit monotone des garcettes battant contre la toile, ou du frottement des mâts dans leur chouquets au roulis du navire, l'officier abandonna sa place pour s'emparer d'une longue-vue placée près du timonnier. Après avoir promené ses regards dans chaque partie de la nuit, il descendit dans sa chambre avec tous les signes extérieurs de contrariété.

C'était un petit séjour charmant que la chambre d'arrière de la canonnière. Aucun des bâtimens qui stationnaient alors sur nos côtes n'eût pu offrir une cabine où le goût eût donné au luxe un aspect plus gracieux et pourtant plus sévère. Sur un lambris propre et recouvert d'un vernis luisant se détachait, entre deux tableaux, ébauches de têtes de femmes gracieuses et mélancoliques, un faisceau d'armes riches et luisantes. Dans le fond, à l'arrière, était une petite grille en cuivre, enlevée sans doute à quelque yack anglais, d'où se répandait une bonne cha-

Digitized by Google

leur de charbon de terre, et dont le feu brillant rougissait les ornemens dorés. Puis, d'un côté, un hamac en réseau, d'où tombait pendant un petit tapis de soie bleue à rosaces. Sur un canapé qui occupait le côté opposé, se trouvait un frac d'uniforme, dont la brillante broderie d'or se découpait sur le fond écarlate du drap. Au milieu de cette petite chambre était un guéridon que recouvrait un tapis d'un vert sombre, orné aux quatre coins d'aigles brodées ; le dessus était couvert par une grande carte et quelques instrumens de marine.

« Nous n'arriverons jamais ! se dit le jeune enseigne en se mettant sur le hamac qu'il balançait au roulis en traînant sur le parquet sa jambe pendante. En vérité, c'est impatientant ! Si le vent reste sud-est, l'amiral appareillera demain matin, et je n'atteindrai jamais la rade à temps ! »

Se parlant ainsi, le marin laissa pencher en dehors du hamac sa jolie tête caractérisée, qu'ornait une épaisse chevelure brune. Puis, dirigeant ses regards sur l'un des deux portraits de femme, il parut se complaire dans cette contemplation. Mais bientôt ses yeux se fermèrent comme pour se plonger dans les souvenirs que ce tableau lui rappelait...

Dans ce moment, un jeune aspirant descendit précipitamment le rapide escalier de la petite chambre :

« Commandant, dit-il avec une voix perçante, on vient d'apercevoir dans le nord-ouest des éclairs qui pourraient bien être des amorces ; le contre-maître dit avoir entendu deux détonations. »

Le léger sourire qui, un instant auparavant, se dessinait sur la bouche de l'officier, s'effaça bientôt ; en deux bonds il fut sur le pont.

« Attention, la vigie ! s'écria-t-il. Timonnier, cachez la lumière de l'habitacle ! »

Et bientôt, à l'aide d'une excellente longue-vue de nuit, il interrogea l'horizon dans la direction que lui désigna l'aspirant.

« Serait-ce une frégate anglaise ? Y voyez-vous, monsieur ? dit-il au chef de timonnerie, qui, monté sur les bastingages, prêtait une oreille attentive.

— Je ne vois rien, commandant ; cependant, je parierais ma ration de fromage contre un quart de vin avoir aussi entendu un coup de canon il y a un instant.

— A quelle distance, monsieur ?

— Trois bons milles, commandant.

— Il fait presque calme, bientôt le courant va cesser de nous être favorable ; disposez tout pour mouiller, » ajouta l'enseigne à l'aspirant.

Un instant après, toutes les voiles du brick étaient carguées et étouffées sur leurs vergues, et l'on entendit le frottement du câble qui courait dans l'écubier.

Il s'écoula plusieurs heures avant que la première inquiétude, occasionée par la présence d'un gros navire de guerre, fût dissipée. Bientôt après, le contre-maître envoya un long coup de sifflet, dont le son perçant fut en partie étouffé par sa main, qu'il mit au bout pour faire moins de bruit, et il donna l'ordre aux marins qui n'étaient point de quart de rejoindre leur hamac, et de se tenir prêts au moindre signal.

Avant de descendre chez lui, il vint idée au commandant de faire gréer les filets d'abordage. En moins d'une heure, la canonnière se trouva entourée de réseaux, qui s'élevaient jusqu'à la moitié de ses haubans.

Ces filets sont un appareil de défense dont les petits navires, en temps de guerre, s'entourent au mouillage pour se mettre à l'abri d'une surprise. Ils consistent en un rets dont les mailles, de deux à trois pouces de diamètre, sont formées de cordages de la grosseur du petit doigt. Ces réseaux, attachés au pourtour du bastingage, s'élèvent à une hauteur de huit ou dix pieds, au moyen de drisses et de montans fixés au plat-bord. Le navire, ainsi protégé, se trouve enveloppé d'un treillis que l'on ne peut que lentement et difficilement franchir.

Le jeune officier eut soin, en faisant établir ces filets, qu'on laissât assez de mollesse dans leur tension, pour qu'en cas d'attaque leurs fils pussent fuir sous le tranchant des faux dont se munissaient toujours les péniches anglaises dans ces sortes d'expéditions.

Cette mesure de précaution une fois prise, il recommanda bien qu'on l'avertît au moindre sujet d'inquiétude, et descendit de nouveau dans sa chambre, où il se mit à consulter sa carte pour connaître l'heure au juste du renversement de la marée.

Depuis long-temps l'aspirant, debout dans les haubans, restait fixé dans la même position. Un long *chut* fut la réponse d'une question que lui adressa le timonnier de service, et bientôt on crut distinguer un bruit sourd et régulier, comme celui d'un grand nombre de rames frappant l'eau avec ensemble. L'enseigne de vaisseau, promptement averti, vint se joindre à son second ; et, prêtant la plus muette attention dans le calme de la nuit, ils ne tardèrent pas à reconnaître que leurs prévisions étaient fondées par l'approche de plusieurs embarcations ramant avec précaution.

Aussitôt l'ordre du branle-bas général est donné dans l'entrepont, et au milieu du plus profond silence, quarante marins bien armés se joignent à leurs camarades. Le jeune commmandant, dont le regard brille dans la nuit, parcourt en tous sens le pont du brick où les apprêts se font avec le plus grand ordre. En moins de dix minutes, trente hommes, armés jusqu'aux dents, sont rangés de chaque bord des bastingages ; d'autres veillent l'approche des embarcations, qui paraissent s'être arrêtées un moment. Tout est prêt : on attend l'ennemi, qui ne pense guère à la réception que lui préparent soixante vigoureux

Digitized by Google

marins q'u'ils croyaient égorger endormis.

Quelques instans d'un silence plein de pressentimens de mort et de gloire laissent à chaque homme le temps de se reconnaître et de veiller plus attentivement l'approche de l'ennemi. Bientôt les avirons frappent de nouveau la surface unie de la mer, et l'on voit se dessiner vaguement dans l'ombre de longues péniches toutes pavées de têtes d'hommes pressées les unes sur les autres. On en compte trois, quatre... et dans cet instant le disque de la lune, qui se montre à l'horizon incertain, en fait apercevoir une cinquième peu éloignée ; encore quelques coups d'aviron, et elles sont toutes le long du bord.

Le plus grand silence continue à régner. Deux péniches accostent les premières, et de chacune d'elles se détachent trente Anglais, qui, le sabre à la main, cherchent à monter, et sont arrêtés sur les lisses par les filets d'abordage. C'est alors qu'un coup vigoureux de sifflet va retentir jusqu'aux nerfs de ceux qui croyaient conquérir une victoire facile ; cent coups de pistolet renversent à l'eau les assiégeans; quelques-uns, à moitié passés dans les intervalles des filets, sont massacrés dans cette position. La lune, qui monte, éclaire cette scène de carnage. Le jeune commandant vole partout avec l'ardeur de son métier et de son âge. Une des pirogues, qui n'avait point abordé, s'éloigne de toute la vitesse de ses avirons ; une autre, qui cherche également à fuir, après s'être détachée de la canonnière, est vue par l'aspirant, qui pointe dessus un des pierriers continuellement chargés à mitraille, et avec la plus grande adresse y fait un ravage affreux. Le navire est entouré d'hommes à moitié noyés ou affaiblis par leurs blessures qui implorent du secours. Le pont, les filets sont chargés de membres palpitans; et bientôt, après un quart d'heure de combat, le jeune commandant de la canonnière est obligé d'envoyer un équipage français, dans une des pirogues abandonnées, pour ramasser celui de l'embarcation que le paquet de mitraille faisait couler, malgré les efforts que déployaient les Anglais pour fuir.

On aperçut, dans la partie de l'horizon éclairée par la lune, une large voilure appartenant à un navire de premier rang.

Une petite brise, qui s'éleva du nord, permit à la canonnière d'appareiller. Le lendemain, on vit entrer, par la passe du nord-ouest de la digue de Cherbourg, une canonnière traînant à sa remorque trois péniches anglaises, qui mirent bientôt à terre quatre-vingts prisonniers.

Le changement de vent avait empêché l'amiral de partir.

MISE A L'EAU D'UN NAVIRE.

Tous ceux qui ont habité l'un des nombreux petits ports qui découpent nos côtes, savent quelle solennité y entraîne la mise à l'eau d'un trois-mâts et d'un brick.

Cette solennité s'est pourtant sensiblement effacée depuis que la fréquence de ces fêtes nous a familiarisés avec elles. Et puis d'ailleurs nos vingt dernières années, en enrichissant nos populations riveraines que les désastres maritimes de l'empire avaient parquées dans la misère, on fait perdre en partie à ces grands jours le caractère qu'ils avaient pour un pays ruiné, auquel il annonçaient la reouverture de ses anciennes sources de travail et de richesse.

Une mise à l'eau y est cependant toujours un événement : pour le curieux, c'est un spectacle où l'homme, par la puissance de la statique, agit sur un corps dont les colossales proportions semblent défier les forces humaines; pour le peuple, c'est un nouvel atelier ouvert à son activité et à son industrie; pour le navire, c'est son premier beau jour, le jour de son inauguration, de son baptême: c'est le jour de ses fiançailles avec la mer.

De tous mes souvenirs d'enfance, il n'en est aucun qui ne soit gravé aussi profondément dans ma mémoire que celui des impressions qui se rattachent à l'une de ces scènes dont je fus acteur.

C'était alors le beau temps de ces fêtes. Les vieux maîtres pêcheurs, de retour des pontons d'Angleterre, reprenaient joyeux leur ancienne existence de loups de mer; une foule de jeunes gens voulaient entrer dans cette rude carrière où, d'après leurs rêves et les vieux récits, quelques campagnes ne pouvaient manquer de les enrichir. Or, les navires, qui, chaque année, larguaient leurs huniers pour Terre-Neuve, n'étaient pas encore très-nombreux ; il y avait donc presse à qui serait couché sur les rôles du bord; aussi un bâtiment n'était pas dans le havre que son équipage était déjà complet. Une mise à l'eau devenait par là un jour de fête pour bien des familles : c'était de 1815 à 1816.

Mon père, depuis trois mois, dirigeait, avec toute la sollicitude d'un capitaine-armateur, la construction d'un bâtiment qui devait prendre le nom de *la Marie*.

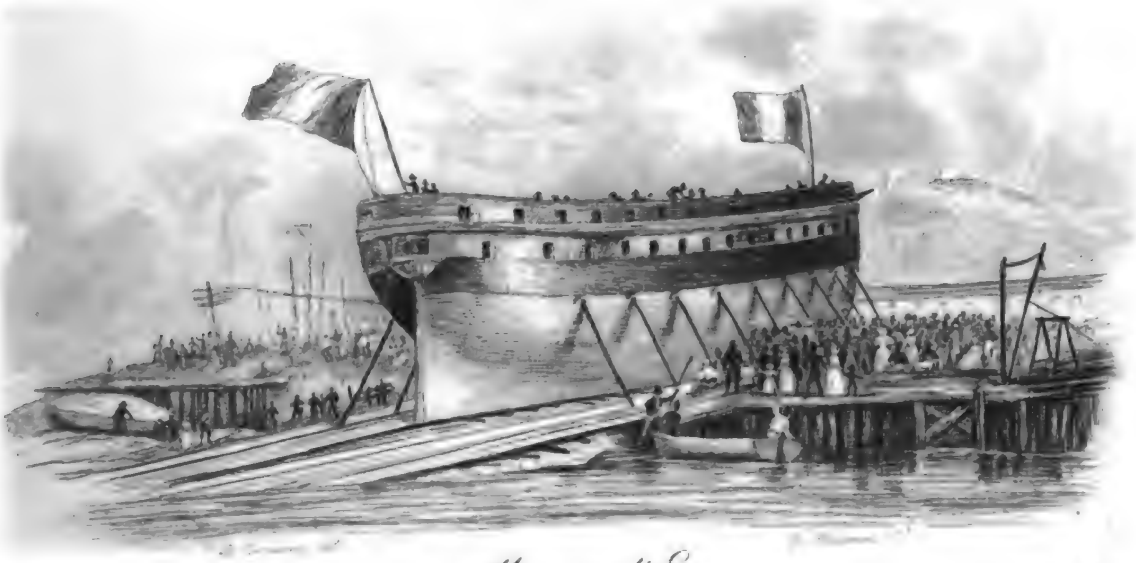
C'était un joli brick de cent cinquante à deux cents tonneaux, pour lequel, bien qu'il fût construit en destination de la pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve, on n'avait point négligé cette élégance de forme qui promettait au navire un bon sillage.

Depuis l'instant où sa quille avait été étendue sur les tins, nous avions presque cessé de voir mon père ailleurs qu'au chantier, qu'avec quelques amies ma mère avait pris pour but de ses promenades du soir. Il était toujours là, surveillant les travaux, dirigeant les efforts, activant et encourageant les hommes.

Aucune pièce de bois ne pouvait être employée qu'il ne l'eût sondée et étudiée lui-même. La membrure, dont une partie, achetée pour une

TOURVILLE.

T. 1er P. 96.



Mise à l'Eau.

T. 1er P. 94.

Paris, Imp. Chardon Jne Ecole de Racine 3

Digitized by Google

construction précédente, se trouvait d'un échantillon trop fort, était sciée de nouveau sous ses yeux.

Aussi les plus vieux marins citaient-ils déjà ce navire comme un modèle de solidité et d'élégance.

On m'avait toujours promis, comme récompense, que j'assisterais au lancement de *la Marie*, et Dieu sait par combien d'assiduité et d'étude je m'étais efforcé de mériter cette faveur! Le jour vint : j'étais en pension. Dès le matin, un large pavillon déployé sur l'arrière du navire, et les charpentiers que, du haut des remparts (c'était à Granville), j'aperçus occupés dans la grève à installer la coulisse que devait suivre le bâtiment en glissant vers la mer, m'apprirent que la mise à l'eau de *la Marie* devait avoir lieu à la marée du soir. La journée passa pour moi dans l'impatience et dans l'attente; je commençais à craindre que l'on ne m'eût oublié, lorsque, vers trois heures, une *bonne* vint, de la part de mon père, demander pour moi à mon vénérable mentor la permission si désirée.

Lorsque j'arrivai dans le chantier, tous les préparatifs étaient presque terminés; plusieurs marins, armés de longs pinceaux, finissaient de graisser la coulisse avec du suif qui bouillait dans des chaudières à brai. Le navire, dégagé de tous ses accores, ne conservait quelques-uns de ses étais que comme les béquilles qu'emploient souvent les pataches dans nos petits ports, pour conserver, durant la mer basse, la position horizontale de leur pont.

Les remparts de l'*OEuvre* et de l'*Isthme* étaient chargés de spectateurs; une foule immense s'était répandue dans la grève ou groupée sur les hauteurs, d'où l'on pouvait découvrir le navire. Beaucoup de jeunes gens, pour mieux jouir du spectacle, s'étaient jetés dans des canots, à qui la marée montante permettait à chaque instant de serrer par leurs bordées de plus près le rivage.

Mon arrivée fut opportune; M. le curé mettait le pied sur le bâtiment au même instant que moi; et ma jeune cousine, mademoiselle Augustine L..., pauvre enfant qui, jolie, candide et bonne, n'a pu depuis trouver grâce devant la mort, attendait avec impatience le bouquet que, parrain, je devais lui offrir à elle la marraine du navire.

Un instant après, le curé, en blanc surplis et en étole, recevait de notre bouche le nom de *la Marie*, qu'il donnait au bâtiment. Une aspersion d'eau bénite termina la partie religieuse de la solennité, et nous fûmes prendre place, en famille, sur des siéges qui nous avaient été préparés dans un jardin dont les pièces de bois et les travaux de construction avaient brisé jusqu'aux arbres.

La mer lavait déjà de ses lames montantes une grande partie de la coulisse. Les dernières mesures venaient d'être prises par les charpentiers et par les matelots; les pavillons, sur l'avant et l'arrière de *la Marie*, avaient reçu de nouvelles couronnes de fleurs; la foule attendait attentive et silencieuse. Le navire lui-même, couché sur le chantier, l'arrière, comme d'habitude, dirigé vers le port, semblait, avec ses étais, une bête à cent pattes qui, prête à se hasarder sur un fond difficile, alongeait la tête pour étudier l'espace qu'elle allait parcourir,

Le signal ne se fit pas attendre longtemps.

« Largue la clef! dit le constructeur d'une voix puissante. Largue! »

Le dernier morceau de bois qui retenait le bâtiment tomba sous la hache; le navire, n'étant plus enchaîné par aucun lien, sembla s'ébranler de lui-même sur son bers. Ce fut d'abord un mouvement lent et indécis; comme un homme qui a devant lui un abîme à franchir, *la Marie* sembla hésiter un instant à prendre sa course; mais à mesure qu'elle s'avança dans la rainure suiffée, la vitesse de sa marche devint plus grande. Enfin, elle glissa droite et rapide, au milieu des cris et des *vivat*, jusqu'à ce qu'elle plongea dans la mer, dont les vagues vinrent en écumant baiser ses vierges préceintes.

Quelque temps un violent mouvement de tangage, longue oscillation de poupe en guibre, la balança frémissante au milieu des lames, où la suivaient les acclamations. Mais ce mouvement cessa, les acclamations se turent, et la foule joyeuse regagna ses foyers pendant que *la Marie* se hâlait lentement vers les quais du port, où l'attendait déjà sa mâture.

Nous, nous fûmes terminer cette cérémonie dans un banquet où l'on but au jeune navire pêcheur, souhaitant que les vents lui fussent toujours légers et la mer toujours poissonneuse.

Dix campagnes prospères ont prouvé depuis que le ciel nous entendit alors.

FULGENCE-GIRARD.

—

TOURVILLE.

Jusqu'aux dernières années du règne de Louis XV, les grades de la marine, comme ceux de l'armée, étaient exclusivement dévolus à la noblesse; ainsi la profession qui exige dans ceux qui s'y livrent la réunion d'une longue expérience et des connaissances aussi profondes que variées, était abandonnée à des hommes auxquels un nom tenait lieu de savoir, de pratique et quelquefois de bravoure. Notre marine pourtant, grâce au caractère français, se montrant l'égale de toutes les autres, produisit des officiers qui soutinrent, avec éclat, dans toutes les mers, la gloire de notre pavillon. Parmi ces noms illustres se fait remarquer le grand nom de l'amiral Tourville.

Anne-Hilarion-Cotentin de Tourville naquit en 1642 dans la province de Normandie, dont son

père était commandant. Troisième fils d'une grande maison, il avait à choisir entre l'épée et l'église : il entra dans l'ordre de Malte à l'âge de 14 ans. Dès sa plus tendre jeunesse Tourville annonça l'énergie de caractère qu'il devait déployer plus tard ; à peine âgé de 15 ans, il était déjà sorti victorieux d'une affaire d'honneur. Aussitôt qu'il fut en état de servir sur les vaisseaux de la religion, son parent le duc de La Rochefoucauld le recommanda au chevalier d'Hocquincourt, qui faisait équiper à Marseille une frégate pour aller combattre les Musulmans. « *Que ferons-nous*, » écrivit au duc le chevalier d'Hocquincourt, *sur* » *un vaisseau armé en course, d'un Adonis plus* » *propre à servir les dames à la cour qu'à supporter* » *les fatigues de la mer?* » Cet officier chercha vainement à dissuader le jeune Tourville de s'embarquer avec lui : « *Vous êtes trop délicat pour* » *faire un métier aussi pénible que celui de corsaire* » *du Levant.* »

Un teint blanc, des yeux bleus, des cheveux blonds et bouclés, des traits fins et délicats, une taille frêle et élancée, tel était à 18 ans l'ensemble de la physionomie du jeune Tourville.

La frégate de d'Hocquincourt portait 36 canons; un célèbre corsaire nommé Cuvillier s'offrit de lui servir de matelot avec un navire percé de 24 sabords.

A peine sortis du port, ils sont attaqués par deux algériens d'une force supérieure; un combat terrible s'engage : trois fois les pirates sautent à l'abordage et font des Français un terrible carnage; trois fois à la tête des plus braves de l'équipage, Tourville résiste à leur fureur et les force d'abandonner la frégate couverte des cadavres d'un grand nombre des leurs. Mais le canon qui gronde depuis plusieurs heures amène du renfort aux algériens, deux marocains viennent offrir le travers; le combat redevient furieux. Excités par l'appât d'une si belle proie, les Africains attaquent avec furie les Français déjà fatigués; mais Tourville, s'élançant à l'abordage, s'empare d'un des navires; les autres prennent la fuite. Les Français avaient tant souffert, les croiseurs français étaient tellement criblés de boulets, qu'ils ne purent les poursuivre; ils se virent même obligés de couler leur prise.

Dans cette affaire, Tourville reçut trois blessures qui établirent sa réputation de bravoure, et mirent fin aux plaisanteries de ses camarades sur son teint efféminé.

A peine rétabli, il prend part à un autre combat, et s'empare d'un navire dont il est fait lieutenant. Bientôt on signale trois voiles ennemies qu'on attaque avec ardeur; le capitaine de Tourville est tué, le chevalier prend le commandement. Pendant la mêlée, on l'avertit que son vaisseau est troué et va bientôt sombrer; il se laisse alors aborder par les pirates, et quand le pont est couvert d'ennemis, il saute dans leur navire qu'il dégage, et voit bientôt couler les corsaires.

Séparé de d'Hocquincourt par une tempête, il rentre à Malte pour réparer ses avaries, et reprend bientôt la mer de conserve avec un autre corsaire nommé Carini. Un bâtiment vénitien se joint à eux pour courir sur les Turcs; près de l'île de Carera, ils rencontrèrent trois algériens. Tourville, par une habile manœuvre, se laisse aborder deux fois par l'ennemi dont il fait une horrible boucherie; puis, lorsqu'il l'a ainsi épuisé, il s'élance sur le pont des corsaires et s'empare de leur vaisseau; les deux autres fuient, mais un était si désemparé, que le capitaine le fait sauter.

Tourville se rend à Venise, où il est reçu par le doge avec la plus grande distinction. A sa sortie du port il est attaqué par quatre navires; malgré l'infériorité de leurs forces, Tourville et Carini en prennent deux, en coulent un, et forcent l'autre à gagner le large; mais cette victoire coûta cher, Carini fut tué. Le chevalier rentra à Malte, où il retrouva d'Hocquincourt. Tourville n'avait alors que vingt ans.

D'Hocquincourt se sépare de Cuvillier, il appareille avec trois vaisseaux dont un commandé par Tourville. Bientôt on se trouve en vue de six voiles. Tourville en poursuit une et la prend, les autres échappent aux Français par la fuite. Ces glorieux combats ne sont que les préludes d'un mémorable engagement qui eut lieu à quelque temps de là. L'escadrille croisait dans des parages où ses mouches lui avaient signalé l'ennemi, lorsqu'elle fut attaquée par trente-quatre galères; la bataille dura neuf heures; les Français furent presque entièrement désemparés, mais ils eurent la gloire de mettre en fuite les trente-quatre galères. Rentrés à Malte et mécontents des procédés des chevaliers, ils vendent leurs vaisseaux et se rendent à Venise pour entrer au service de cette puissance. Ce fut le 15 juin 1665 qu'ils s'embarquèrent sur les navires de cette république.

Leur premier exploit fut de secourir deux vénitiens aux prises avec deux corsaires; ils en prennent un et coulent l'autre. Le 28 novembre de la même année, ils mettent en fuite vingt-six galères, après un combat sanglant.

Une tempête sépare les Français; Tourville se trouve en présence d'un pirate, s'en rend maître, puis rentre à Venise et quitte le service de cette puissance (1666). Le doge, au nom de la république, reconnaissante des services que Tourville lui avait rendus en purgeant l'Archipel des pirates dont il était infecté, lui remit un brevet dans lequel il est qualifié de *Protecteur du commerce maritime* et d'*invincible*. Ce brevet était accompagné d'une médaille et d'une chaîne d'or d'un grand prix.

Tourville revint en France. Le bruit de ses exploits avait retenti jusqu'à la cour. On se souvenait encore de la lettre de d'Hocquincourt; on était curieux de voir cet Adonis qui se battait comme

Digitized by Google

au Hercule. Le chevalier arriva à Versailles au printemps de 1667; le roi l'accueillit avec distinction, le félicita de sa belle conduite, et le nomma capitaine de vaisseau, quoiqu'il n'eût aucun grade dans la marine et ne fût âgé que de vingt-quatre ans.

En 1669, Louis XIV voulut envoyer une armée au secours de Candie, assiégée depuis vingt-quatre ans par les Turcs; il désigna lui-même Tourville pour être employé dans cette expédition, dirigée par le duc de Beaufort. Candie succomba malgré la valeur des Français; Tourville donna dans cette occasion de nouvelles preuves de son courage.

Dans la guerre en 1671, où les Hollandais luttèrent si énergiquement contre les forces navales combinées de la France et de l'Angleterre, Tourville commanda un des vaisseaux de la flotte du comte d'Estrées. Il se conduisit d'une manière si brillante au combat de Soutth-Bay (1672), que d'Estrées, annonçant au roi le gain de la bataille, citait Tourville avec les plus grands éloges.

En 1673, il se signala dans le combat livré par le même amiral à Ruyter; il soutint pendant plus d'une heure le feu de plusieurs vaisseaux hollandais et en coula un; mais le sien eut le même sort. Dans les deux autres batailles livrées au célèbre amiral hollandais, notamment à celle du Texel, il sut encore ajouter à la réputation de bravoure et d'habileté que tant d'actions d'éclat lui avaient acquise.

En 1676, il fit partie de l'escadre envoyée, sous les ordres du chevalier de Vallebille, au secours des Messinois, révoltés contre l'Espagne. Sous Messine même, il attaqua les Espagnols, leur coula quatre vaisseaux, et ouvrit l'entrée de cette place au duc de Vivonne. Tourville resta en Sicile avec l'escadre, et, sous les ordres de Duquesne, se signala à la bataille d'Agousta, où Ruyter fut tué. Elevé au grade de chef d'escadre, il fut rappelé en France.

Au mois de mai 1677, ayant rallié le pavillon du marquis de Vivonne, et faisant route pour rentrer à Toulon, on découvrit près de Palerme l'escadre des alliés. Tourville, qui commandait l'avant-garde, eut ordre d'attaquer; il le fit avec tant d'ardeur, qu'en moins de deux heures il détruisit trois vaisseaux, brûla dans le port le vice-amiral espagnol et le contre-amiral hollandais, ainsi que sept autres navires.

La paix de Nimègue en 1678 permit au gouvernement français de s'occuper des Tripolitains et des Algériens, qui faisaient essuyer au commerce de grandes pertes. De concert avec Duquesne, Tourville fait voile, en 1681, pour aller détruire Tripoli, où ils anéantirent tous les corsaires qu'ils rencontrèrent, puis se rendirent à Chio, où se trouvaient un grand nombre de bâtimens; en peu d'heures, le fort, la ville et les navires furent brûlés.

L'année suivante, Duquesne fut chargé de bombarder Alger; il appela près de lui Tourville, dont il était, pour ainsi dire, devenu inséparable. Les deux amiraux se présentèrent devant Alger, au mois d'août. Tourville, qui commandait l'avant-garde, commença le bombardement aussitôt qu'il fut mouillé. Une grande partie de la ville fut détruite, ainsi que plusieurs vaisseaux qui se trouvaient dans le port.

Un deuxième bombardement eut lieu l'année suivante, mais cette fois les pertes des Algériens furent si grandes, qu'ils furent contraints d'implorer la paix. Tourville la leur accorda au nom du roi, et signa le traité avec le divan.

Dans la première expédition contre Alger, Tourville posta en plein jour la première galiote pour bombarder, opération qui jusqu'alors n'avait été faite que de nuit.

La même année (1684) vit l'abaissement de la république de Gênes. Cette puissance s'était attiré le ressentiment de Louis XIV par sa conduite envers le commerce français et ses intrigues contre la France. Quatorze vaisseaux, vingt-quatre galères et dix galiotes, sous les ordres de Duquesne, se présentèrent devant le port; on y jeta plus de dix mille bombes : presque tous les édifices, entre autres le palais du doge, furent anéantis. Les Génois demandèrent la paix; elle leur fut accordée à la condition que le doge et quatre des plus illustres sénateurs se rendraient à Versailles pour y implorer la clémence de Louis XIV. Tourville, qui commandait en second cette expédition, contribua puissamment à son succès.

Pendant ce temps, les Algériens, toujours incorrigibles, avaient recommencé leurs brigandages contre le commerce français : Tourville est chargé de les corriger. Près de Ceuta, il attaque une division de corsaires, coule leur amiral et disperse les autres; puis se rend sur les côtes de Sardaigne, où il prend un grand nombre de bâtimens algériens, et rentre à Toulon après une campagne de six mois.

En 1688 la guerre est déclarée à la Hollande. Tourville a ordre de croiser dans la Manche avec une escadre de cinq vaisseaux, et de rallier ensuite l'armée navale du maréchal d'Estrées. Dès les premiers jours de sa croisière il s'empare de deux navires hollandais qu'il envoie en France sous l'escorte de deux vaisseaux. Ces bâtimens, appartenant à la compagnie des Indes, étaient chargés de plus de six millions; avec ses trois autres vaisseaux il fait voile pour rejoindre d'Estrées. Il rencontre deux vaisseaux espagnols, aux ordres du vice-amiral Papachin, auquel il envoie demander le salut. L'Espagnol refuse. Tourville arrive à portée de pistolet et lâche sa bordée. Papachin, de son côté, riposte et manœuvre pour gagner le vent. Château-Regnault remplace alors Tourville; il attaque vigoureusement l'Espagnol et lui coupe son grand-mât. De son côté, le

Digitized by Google

comte d'Estrées se rend maître de l'autre vaisseau, après un combat acharné de trois heures. L'amiral somme de nouveau Papachin de saluer, s'il ne veut pas être coulé bas. L'Espagnol se résigne, et salue de neuf coups de canon qui lui sont rendus. Tourville rejoignit le maréchal d'Estrées devant Alger ; les deux généraux bombardèrent cette place pendant seize jours. Tous les bâtimens qui se trouvaient dans le port furent coulés, et la ville entièrement ruinée. A son retour, Tourville fut nommé vice-amiral des mers du Levant : ce fut alors qu'il se maria. Le roi, signant son contrat de mariage, lui dit : *Je souhaite que vous ayez des enfans d'un mérite aussi distingué que le vôtre, et qui soient aussi utiles à l'État que vous.*

Jacques II, précipité du trône, s'était réfugié en France. Louis XIV lui avait procuré les moyens de passer en Irlande. Une escadre de vingt vaisseaux fut armée à Toulon, sous les ordres de Tourville, et une de soixante-deux à Brest, sous le commandement du comte de Château-Regnault. Ces deux escadres, destinées à porter des secours au roi Jacques, devaient se réunir dans l'Océan. Tourville sortit de Toulon et opéra sa jonction avec l'armée de Brest en juin 1689, et l'expédition ayant réussi sans que les Anglais osassent attaquer, la flotte rentra dans le port de Brest.

L'année suivante, Tourville sortit de Toulon avec soixante-six vaisseaux ; le comte de Château-Regnault vint le joindre avec une escadre de six vaisseaux. Le 10 juillet, à la pointe du jour, par le travers de l'île de Wigth, on se trouva en présence de l'armée ennemie, forte de cent douze bâtimens. Le combat dura depuis neuf heures du matin jusqu'à cinq heures du soir. Les Anglais ne soutinrent le feu que pendant trois heures ; mais les Hollandais combattirent vaillamment : la plus grande partie de leur escadre fut démâtée.

Le résultat de cette brillante action fut pour les ennemis une perte de quinze vaisseaux, dont dix pris et cinq brûlés. L'armée française ne perdit pas un seul bâtiment. Tourville, apprenant que douze vaisseaux et un convoi considérable s'étaient réfugiés dans la baie de Tingmouth, se dirige avec neuf vaisseaux sur ce mouillage, attaque les Anglais à l'improviste, détruit et brûle le convoi et l'escadre.

En 1691, une armée nombreuse fut mise aux ordres du maréchal de Bellefonds, pour soutenir les efforts du roi Jacques, qui s'était rendu à la Hougue afin de tenter un débarquement. D'un autre côté, on arma deux escadres : l'une à Brest, sous le commandement de Tourville; l'autre à Toulon, sous celui du comte d'Estrées. Ces deux généraux devaient se réunir dans la Manche, pour favoriser la descente en Angleterre. D'Estrées appareilla au mois de mai; mais, assailli près de Gibraltar par une violente tempête, ce ne fut qu'à la fin de juillet qu'il rejoignit le port de Brest, après des contrariétés de toute espèce. Retenu par des vents contraires dans la rade de Brest, Tourville ne put mettre à la voile que le 12 mai. L'armée anglaise avait appareillé dès les premiers jours de ce mois, et opéré sa jonction avec celle de Hollande.

Louis XIV ayant appris la sortie des Anglais, avait adressé à Tourville l'ordre d'aller les chercher immédiatement, *de les combattre, forts ou faibles.* Une lettre de la main du roi corroborait encore cette injonction. Mais, comme nous l'avons dit, les vents contraires n'avaient pas permis aux vaisseaux français de quitter Brest, et les ennemis avaient pu opérer leur jonction. Tourville, sorti enfin de Brest, arriva à la hauteur de la Hougue avec quarante-quatre vaisseaux. De nouveaux ordres l'y attendaient : on l'informait de la réunion des alliés, et il lui était prescrit de ne pas combattre avant d'avoir été rejoint par les vingt-trois vaisseaux aux ordres de d'Estrées, Laporte et Château-Regnault. Dix embarcations furent expédiées pour porter cet ordre, mais aucune ne put parvenir jusqu'au comte de Tourville.

Le 29 mai, à quatre heures du matin, on découvrit l'armée coalisée. La brume empêcha d'abord d'en reconnaître le nombre; mais lorsqu'elle fut dissipée, on aperçut quatre-vingt-huit voiles. Les ordres précis du roi et la proximité de l'ennemi ne permettaient pas à Tourville de tenter sa retraite à la vue de forces si supérieures aux siennes. Il assembla un conseil, fit voir les ordres qu'il avait reçus de combattre, renvoya chacun à son poste, et arriva, vent arrière, sur l'ennemi. Il était au corps de la bataille, sur *le Soleil-Royal*, de cent six canons. Le marquis d'Amfreville commandait l'avant-garde, et M. Gabaret l'arrière-garde. Du côté des ennemis l'amiral Russel commandait le corps de bataille. L'avant-garde, composée de Hollandais, avait à sa tête le vice-amiral Almonde, et l'arrière-garde était sous les ordres du chevalier Ashby. L'armée alliée mit en panne pour attendre les Français, qui s'en approchèrent jusqu'à la portée de pistolet. A dix heures du matin l'affaire s'engagea. Les efforts de l'ennemi furent constamment dirigés sur le corps de bataille des Français. Tourville trouva dans son génie et son courage les moyens de soutenir, sans trop de désavantage, un combat si inégal. Il combina si habilement ses manœuvres, que chacun de ses vaisseaux eut à soutenir le choc de deux, et quelquefois même celui de trois adversaires. Quant à lui, que le nombre ne put intimider, il répondit si bien au feu de l'amiral Russel et de ses deux matelots, tous trois de cent canons, qu'il les fit plier deux fois. Les deux autres divisions combattaient aussi avec avantage ; mais leur principale occupation fut de conserver le vent, manœuvre essentielle et qui sauva l'armée. Les chances furent moins heureuses à l'arrière-garde : elle était éloignée du centre lorsque

Digitized by Google

l'ordre de former la ligne de bataille fut donné ; elle ne put parvenir à prendre sa place près des deux autres divisions, ce qui laissa un intervalle entre l'arrière-garde et le corps de bataille. Vingt-cinq vaisseaux anglais en profitèrent pour mettre Tourville entre deux feux. Tout-à-coup le vent, jusque là favorable aux Français, devint contraire. Tourville, qui avait mouillé pour résister au vent, soutenait toujours le combat avec la même vigueur; il avait vu couler sous son feu un vaisseau ennemi, un autre avait sauté en l'air; et ni le nombre, ni le vent qui les favorisait, n'avait donné aux alliés aucun avantage. Mais lorsque les Anglais l'eurent enveloppé, ils s'acharnèrent avec une telle fureur sur lui et sur le marquis de Villette, qu'enfin ils les désemparèrent entièrement. Plusieurs navires arrivèrent à leur secours, et s'efforcèrent de diminuer le péril en le partageant. Alors le combat devint terrible; de part et d'autre on faisait des prodiges de valeur, lorsqu'une brume épaisse vint forcer de suspendre l'action. Dès que cette brume fut dissipée, le feu recommença avec plus d'acharnement et de fureur encore à la clarté de la lune : Tourville et de Villette étaient toujours foudroyés par les Anglais. Dans le nombre des vaisseaux ennemis qui avaient doublé le corps de bataille, trois se trouvaient au vent de Tourville, ayant derrière eux cinq brûlots. Ils les dirigèrent successivement, au milieu d'une horrible canonnade, sur les deux français; mais ils eurent l'un et l'autre le bonheur de s'en garantir. Les Anglais, n'espérant pas triompher d'une résistance si opiniâtre, manœuvrèrent pour rejoindre le gros de leur armée; ils osèrent passer à travers les intervalles des Français; mais cette témérité leur coûta cher : dès qu'ils présentaient le flanc, ils étaient criblés de coups, et on leur rendit avec usure le mal qu'ils avaient fait. Cette dernière action termina le combat : il était dix heures du soir. La perte fut égale des deux côtés. Après une lutte si brillante et si héroïque, il ne restait plus à Tourville que de pouvoir faire une heureuse retraite ; mais les ports où il eût pu relâcher se trouvant trop éloignés, les suites d'une bataille si glorieuse pour lui furent des désastres.

A une heure du matin, Tourville donna ordre d'appareiller; mais le brouillard et l'obscurité de la nuit empêchèrent les signaux d'être compris, et huit vaisseaux seulement le suivirent. A sept heures, trente-cinq avaient rallié ; des neuf autres, six s'étaient dirigés sur la Hougue, et trois sur Brest. Vers huit heures, Tourville se trouvait à une lieue au vent de l'ennemi, et cette avance lui aurait suffi pour se dérober à sa poursuite, si *le Soleil-Royal*, totalement désemparé, n'eût retardé sa marche.

Il fut obligé de mouiller par le travers de Cherbourg. A onze heures du soir, il leva l'ancre et se dirigea sur le raz Blanchard, pour profiter des vents et des courans, et par ce moyen devancer l'armée alliée. Le lendemain, à cinq heures du matin, il s'en trouvait à quatre lieues. Vingt-deux vaisseaux passèrent heureusement le raz; et lui-même n'en était plus qu'à une portée de canon, lorsque la marée, qui descendait, venant à manquer, il fut contraint de mouiller. Malheureusement ses ancres chassèrent, il dériva, et se trouva sous le vent des Anglais. Alors il fit entrer les trois vaisseaux les plus avariés à Cherbourg, et avec les dix autres il mit le cap sur la Hougue. Quarante vaisseaux s'attachèrent à sa poursuite, dix-sept se tinrent en observation vis-à-vis de Cherbourg, le reste de la flotte ennemie donna chasse aux navires qui se dirigeaient sur Saint-Malo; mais ceux-ci parvinrent à se mettre en sûreté. Ceux qui bloquaient Cherbourg forcèrent *le Soleil-Royal*, *l'Admirable* et *le Triomphant* à s'échouer et à s'incendier. L'escadre qui poursuivait Tourville arriva à la hauteur de la Hougue presque en même temps que lui; ils l'y bloquèrent, ainsi que deux autres vaisseaux qui l'avaient rallié en route. Dans l'impossibilité de se défendre dans une position que rien ne protégeait alors, il fut résolu qu'on mettrait le feu aux vaisseaux, après les avoir dégréés et désarmés. On les fit échouer, et on commença à en retirer les canons et les agrès. On travaillait avec ardeur à cette opération difficile, lorsque l'ennemi mit en mer deux cents chaloupes armées, qui forcèrent les travailleurs à se retirer, et brûlèrent les douze vaisseaux. Tels furent les funestes résultats d'une action qui, malgré son issue, n'en est pas moins glorieuse pour la marine française.

En 1833, lors de la marée d'équinoxe, la mer s'étant retirée fort loin, on a pu sauver des canons que la mer recouvrait depuis cent quarante ans.

La réputation de Tourville, loin d'en souffrir, acquit dans cette occasion un nouveau lustre. L'amiral Russel lui écrivit pour le féliciter sur les talens et la bravoure dont il avait fait preuve dans un combat si inégal. Le duc de Vendôme lui adressa une lettre dans laquelle il lui disait que *bien des généraux, en remportant la victoire, n'avaient point acquis autant de réputation que lui en la perdant.*

Louis XIV, quand il apprit la perte de ses vaisseaux, demanda : *Tourville est-il sauvé? car pour des vaisseaux on en peut trouver, mais on ne trouverait pas aisément un officier comme lui.* Etant un jour à son balcon de Versailles, et le voyant passer, le roi dit au duc de Villeroi : « Voilà un homme qui m'a obéi à la Hougue. »

Tourville fut fait maréchal de France, le 27 mars 1693; et à cette occasion le roi lui dit : *Monsieur le comte, vous vous êtes rendu digne du bâton de maréchal de France par votre mérite et vos belles actions.*

La même année, Tourville, avec soixante-onze vaisseaux, fut chargé d'intercepter un convoi de

Digitized by Google

bâtimens anglais et hollandais. Les ennemis furent signalés le 27 juin 1693, à la hauteur de Lagos. L'amiral manœuvra toute la nuit pour gagner le vent, et le 28 au matin la flotte alliée, escortée par vingt-sept vaisseaux, fut entièrement cernée. En peu d'heures, vingt bâtimens, tant de guerre que de commerce, furent pris, et quarante-cinq brûlés. On poursuivit le reste : cinq vaisseaux et neuf navires marchands furent encore pris ou coulés.

Cette affaire coûta aux Anglais et aux Hollandais plus de quatre-vingts bâtimens, et leur fit éprouver une perte qu'on estima à plus de trente-six millions.

Quelques jours après, sous le feu des forts de Malaga, il brûla encore deux vaisseaux anglais et trois corsaires, et rentra à Toulon. Depuis cette époque, jusqu'en 1697, il fit quelques expéditions pour protéger les côtes de Provence, et les purger des pirates qui les infestaient ; mais sa santé affaiblie le força de renoncer au service de la mer. Il revint à Paris, où il mourut le 28 mai 1701.

Tourville ne fut pas seulement un marin d'une valeur éclatante : comme général, il a fait preuve d'un génie qui grandissait avec les périls. Il fonda pour ainsi dire l'avenir de la navigation française, en coopérant à l'organisation des classes, institution à laquelle la marine militaire et celle du commerce ont dû une pépinière de marins exercés. Tourville est le premier amiral qui a eu l'idée de réunir en corps de doctrine les manœuvres de la tactique navale. Le Père Lhoste, qui avait été longtemps embarqué comme aumônier avec Tourville, rédigea son *Traité de tactique navale* d'après ses ordres.

Pendant soixante ans les Français ne se sont servis que des signaux composés par Tourville : ce n'est qu'en 1756 qu'on a commencé à opérer des changemens à son système ; mais depuis, M. Du Pavillon a posé les bases du système actuel, bien plus complet que l'ancien, et bien moins sujet aux erreurs.

Ch. Lemansois-Duprez.

LX

HAVRE-DE-GRACE.

Christophe Colomb, et, sur ses traces, une foule de navigateurs, venaient de doter l'Espagne et le Portugal de riches colonies, au partage desquelles François Ier voulut faire admettre la France.

Ce fut à ce sentiment d'orgueil national que le Havre dut sa fondation. Un autre motif y concourut. Ce prince, ayant pris les intérêts de Jacques V, voulut opposer aux Anglais, dont il craignait le ressentiment, une place forte qui couvrît la province de Normandie. La mer commençait à s'éloigner d'Harfleur ; il fallait choisir un port plus convenable. L'amiral Bonnivet fut envoyé au *Havre-de-Grâce* en 1516. On appelait alors de ce nom une crique servant à quelques bateaux pêcheurs de refuge contre les tempêtes. Une chapelle couverte en chaume et dédiée à la Vierge protectrice des marins, un cabaret et une demi-douzaine de cabanes, c'était le Havre, suivant le rapport de l'amiral.

Une volonté ferme fit surgir en quelques années une ville et un port de l'ancien lit fangeux de la Seine. Trois quartiers principaux furent tracés et bâtis : une tour fut élevée à l'occident pour servir à la défense de la cité naissante. Fier de son ouvrage, le vainqueur de Marignan voulut qu'il portât son nom ; il appela le Havre *Francis copolis*, puis François-ville : mais l'ingrate obstination populaire lui conserva celui de *Havre-de-Grâce*, dont il a perdu depuis trente ans plus de la moitié : on dit aujourd'hui le Havre ; pendant la première révolution, on a écrit le *Havre-Marat*.

A peine le port et la ville commençaient-ils à surgir des sables, qu'une tempête affreuse détruisit en quelques heures le fruit de tant de sollicitude. Le 13 janvier 1525, la mer franchit ses limites ; en peu d'instans la ville fut inondée, et une partie de sa population engloutie dans les flots ; les navires qui se trouvaient dans le port allèrent s'échouer à un quart de lieue dans les terres. Ce désastre fut promptement réparé.

Le roi voulut faire de François-ville le rendez-vous de ses *flottes* et le lieu de leur construction : il accorda des exemptions et des priviléges, et les marchands vinrent en foule s'établir dans la ville ; les capitalistes délièrent les cordons de leur bourse et firent bâtir des magasins et des maisons pour les fournisseurs, directeurs et autres personnes que nécessitent les grandes entreprises.

Le Havre fut un des ports désignés pour la construction des vaisseaux qui devaient servir à une expédition depuis long-temps méditée contre l'Angleterre. On y arma des galions d'une espèce nouvelle, plus forts que les galères ordinaires. Pour la première fois, on y fit usage de sabords qui n'étaient pas connus auparavant : les canons s'attachaient primitivement et se fixaient sur le pont et à la proue des galères.

Il était de mode alors qu'on ornât un port de mer d'un navire qui en fût comme le souverain : on décida au Conseil du roi qu'il serait bâti au Havre un vaisseau de cette espèce, et rien ne fut épargné pour donner à ce monarque aquatique toute la magnificence qu'il devait avoir. Ce vaisseau devait être ultérieurement employé contre les Turcs, qui, dit un chroniqueur, envahissaient dans le Levant le domaine des Chrétiens.

La construction de ce vaisseau-monstre se fit

L. Garneray del. J. Trutt sculp.

T. 1er Page 102

Panorama du Havre de grâce

Digitized by Google

Digitized by Google

en cinq ans : il avait la forme des caraques génoises et ne ressemblait en rien aux vaisseaux modernes. Qu'on se figure une masse de bois surmontée de deux grands mâts formés de plusieurs pièces unies ensemble, dont l'une avait sept mètres de circonférence et quarante d'élévation. Chacun de ces mâts était coupé dans sa hauteur par quatre hunes.

Cette immense machine, du port de 2,000 tonneaux, fut baptisée en grande pompe : on lui donna le nom de *Grande-Françoise*. Elle contenait un grand nombre de chambres, un jeu de paume et une chapelle ; une de ses extrémités portait un moulin à vent. Ce bâtiment avait trois rangs de sabords, et sur sa poupe, ornée d'un phénix, on lisait ce quatrain :

> O Phénix ! qui tant noble suis,
> Fais ressembler *Grand'françoise* à moi-cy,
> Et qu'en soi toute force abonde,
> Car mon pareil n'y a au monde.

Sur la proue était sculptée une salamandre avec la devise de François Ier : *Nutrisco et extinguo ;* le tout était surmonté d'une grande figure de saint François.

Le commandement de ce vaisseau fut donné au chevalier de Villars.

Si ce bâtiment sans proportions prouve l'enfance de l'art des constructions navales, il atteste aussi les efforts que l'on faisait pour porter la marine française à un degré de splendeur qu'on n'atteignit qu'après de longues années.

C'est à peu près à cette époque que l'évêque de Murray écrivit à François Ier : « Sire, pour l'amour de Dieu et pour votre honneur, faites tant que vous soyez maître de la mer. »

Les efforts réunis de deux cents hommes et la science du capitaine Villars ne purent faire sortir du port la *Grande-Françoise :* elle alla échouer près de la Tour, puis une tempête la mit en pièces, et couvrit au loin la mer de ses débris.

En 1536, on vit entrer dans le port du Havre quatre beaux navires qui amenaient en France Jacques V, roi d'Écosse, qui montait *le Lion*, le plus beau vaisseau de la flottille.

Henri VIII, irrité de la protection dont la France couvrait ce prince, s'empara de Boulogne : il fallait venger cette insolente occupation. François Ier résolut de porter la guerre au sein même de l'Angleterre : l'ordre est donné sur tous les points maritimes du royaume de conduire au Havre les vaisseaux disponibles. Quarante caraques et galères arrivent de la Méditerranée à l'embouchure de la Seine ; tous les ports de l'Océan se dégarnissent, et bientôt cent cinquante gros navires ronds et soixante flouins présentent sur la rade du Havre un spectacle nouveau et magnifique.

Cet armement, qui avait coûté des sommes énormes, fut prêt à mettre en mer en 1545. Le roi voulut assister au départ de la flotte et connaître enfin la ville qu'il avait fondée. Il vint au Havre, et fut accueilli comme un père par une population qui devait tout à ses bienfaits ; en s'en déclarant le seigneur, François Ier l'avait soustraite à une infinité de petites tyrannies, sous lesquelles la plupart des villes de France étaient courbées alors.

Il ne put dissimuler le secret plaisir qu'il éprouvait à contempler cette flotte, et il voulut le manifester en donnant à sa cour, dont les femmes les plus séduisantes faisaient l'ornement, une fête brillante qui eût tout l'attrait de la nouveauté. On choisit, pour en être le théâtre, le vaisseau LE PHILIPPE, de cent canons, présent offert au roi par l'amiral Chabot, qui l'avait fait construire à ses frais. Un défaut de prévoyance compromit les jours du monarque et de sa suite. Le feu prit au navire : les cent pièces de canon, imprudemment chargées, firent une explosion épouvantable. Le vaisseau fut consumé jusqu'à la quille : un grand nombre de personnes périrent dans cette catastrophe.

Enfin cette flotte si dispendieuse et si formidable, qu'on appelait la grande armée et qui portait de la cavalerie et 25,000 fantassins, appareillait sous le commandement de l'amiral d'Annebault. Elle fit aux Anglais plus de peur que de mal : le mauvais temps la força de relâcher à l'île de Wigth ; elle ravagea ensuite les côtes de la Grande-Bretagne, sous les yeux mêmes de Henri VIII, qui tenait alors sa cour à Portsmouth. Cette expédition navale marqua les dernières années du règne de François Ier. Henri II, son successeur, se crut aussi obligé à visiter le Havre. Ce voyage, qui semblait de pur agrément, exerça sur les destinées de cette ville une salutaire influence : les ingénieurs qui avaient accompagné le roi examinèrent avec attention tout ce qui pouvait contribuer à embellir et à fortifier un port qui occupait dans le royaume un point si important. Des travaux furent ordonnés, et l'exécution en fut confiée à la chiourme des galères qui était à Rouen.

Le port du Havre contenait alors pour la défense des côtes douze grands vaisseaux commandés par des capitaines de la marine royale, ce qui prouve que le successeur de François Ier avait compris combien il importait à la France de ne pas rester sous ce rapport dans un état d'infériorité, dont la jalousie de nos voisins d'outre-mer pouvait tirer un parti si avantageux.

Le baron de La Garde, soutenu par ces douze vaisseaux, en deux voyages qu'il fit sur mer, prit aux Flamands et conduisit au port du Havre trente-six navires chargés de marchandises précieuses dont la vente dura trois mois.

L'amiral de Coligny avait obtenu de François II trois vaisseaux, sous prétexte d'aller former un établissement de commerce en Amérique, et particulièrement à la Floride ; ils furent armés au Havre sous le commandement de Villega-

gnon ; mais le succès ne répondit pas à leurs espérances.

En 1562, le Havre fut livré aux Anglais par les protestans; il resta une année entière au pouvoir de l'ennemi, et fut repris par Charles IX. La ville se rendit à discrétion. On n'accorda aux Anglais que le nombre de navires nécessaire pour les transporter dans leur pays; ils perdirent à ce siége trois mille soldats et vingt officiers supérieurs; ils laissèrent la ville dans un état déplorable, désolée par la peste, ruinée par des contributions exorbitantes. Cette plaie saigna long-temps, mais quelques années de calme la cicatrisèrent.

En 1626, le roi s'appropria, dit Dupleix, la charge d'amiral de France, qu'il retira au duc de Montmorency; Louis XIII annonça l'année suivante, par sa déclaration du 20 février, « que son » intention était de rétablir le commerce, de re- » nouveler et d'amplifier ses priviléges, de faire » en sorte que la condition de trafic fût tenue » en l'honneur qu'il appartient et renom consi- » dérable entre ses sujets, afin que chacun y de- » meure volontiers sans porter envie aux autres » conditions. »

Par édit du mois d'octobre, le cardinal de Richelieu fut déclaré chef et surintendant général de la navigation et du commerce. Revêtu de cette nouvelle dignité et nommé gouverneur du Havre, il fit travailler avec activité à la restauration du port et commença par établir une fonderie royale de canons de bronze : les pièces qui en sortirent portèrent une ancre et le monogramme du cardinal. La position du Havre ayant semblé au tout-puissant ministre assez avantageuse pour lui servir de retraite en cas de disgrâce, il y bâtit une citadelle qu'il avait dessein d'avancer assez loin dans la mer pour qu'il pût recevoir des secours par cette voie.

Le commerce à cette époque n'était rien moins que florissant ; nous avions tous les élémens possibles de prospérité, mais le génie actif et industrieux des Français sommeillait encore. Les guerres civiles avaient faussé la direction de l'esprit national ; les Anglais et les Hollandais mettaient le prix à nos denrées et nous obligeaient à prendre les leurs au prix qu'ils fixaient : alors l'Angleterre et la Hollande faisaient presque seules le commerce avec les deux mondes.

Les premiers essais de l'industrie havraise se dirigèrent vers la pêche de la morue et la pêche de la baleine. En 1632, des armateurs du Havre, associés avec des pêcheurs basques, équipèrent à frais communs une escadre qui fit voile pour le Spitzberg, et prit dans ces parages possession d'une station de pêche ; mais les Danois et les Hollandais attaquèrent cet établissement, qui n'eut pas de résultat. Trente ans après cette expédition, une nouvelle compagnie arma en guerre vingt-cinq navires pour la pêche de la baleine, mais elle ne fut pas plus heureuse. La jalousie des Hollandais anéantit bientôt les espérances et les capitaux des spéculateurs. Cette pêche entretenait de trois à quatre mille matelots. Pour faciliter les armemens de la marine royale, Richelieu fit bâtir le bassin du Roi; on y arma en 1628 deux frégates, *la Lionne* et *la Levrette*, destinées au siége de La Rochelle. En 1637, on y construisit le vaisseau *la Madeleine*, et sur la fin de la même année, un navire de quatre cents tonneaux, nommé *le Dauphin*. On institua vers la même époque quatorze pilotes lamaneurs.

Cinq ans plus tard, Ricard, capitaine de vaisseau, auteur de la première compagnie des Indes, obtint une concession exclusive de dix années. Le Havre fut choisi pour centre de ce commerce ; cette compagnie se renouvela en 1664, puis en 1670.

Les guerres de la Fronde terminées, Louis XIV voulut donner une organisation régulière à toutes les parties de l'administration ; il créa un conseil de commerce qu'il présida souvent, une école de marine, qui devait avoir une grande influence sur l'art de la navigation et des constructions navales. Des ordonnances furent publiées, qui exemptèrent les bâtimens nationaux du droit de fret. Un arrêt du conseil, rendu sur la proposition de Colbert, porte « que S. M. ayant dessein de faire » fleurir le commerce de ses Etats, vu qu'il est » la principale source de la félicité d'un royaume, » y apportant l'abondance et la richesse, le roi » promettait de récompenser ceux qui seconde- » raient ses intentions paternelles. »

Il était accordé à ceux qui feraient bâtir des navires de cent tonneaux et au-dessus, jusqu'à cent sous par chaque tonneau des deniers du trésor, et six livres pour chaque tonneau qui excéderait le nombre de deux cents. On accordait en outre 30 francs par tonneau d'exportation, et 40 francs pour les importations.

Bientôt le port du Havre se couvre de navires : cent bâtimens pêcheurs bordent les quais : les pavillons d'Espagne et des puissances du Nord flottent au sommet des mâts des vaisseaux de ces nations.

La pêche de la morue sèche, celle de la morue verte et préparée au sel, occupaient alors un grand nombre de bras. Trois cents bâtimens étaient armés pour ces pêches dans les divers ports de France, et le Havre y concourait ; mais insensiblement ses marins virent s'échapper de leurs mains cette mine féconde, long-temps exploitée avec succès. Cet anéantissement fut la punition de l'aveugle abandon de l'île de Terre-Neuve à l'Angleterre, et du défaut de protection des faibles établissemens de Miquelon, qui auraient pu y suppléer.

Le Havre tourna ses vues d'un autre côté. Le commerce extérieur offrait une carrière plus vaste à de nouvelles entreprises : les armateurs n'hési-

tèrent pas. Quelques expéditions heureuses au Canada et sur les côtes occidentales d'Afrique préludèrent à des expéditions plus heureuses encore. Les fourrures de l'Arcadie, les riches et précieuses pelleteries du Canada et de tout le nord de l'Amérique abondèrent dans son port. La gomme, le morfil, la poudre d'or provenant de la traite sur les côtes de Guinée, entraient pour une quantité considérable dans les matières d'échange et de commerce. Les compagnies des Indes orientales et occidentales, celle du Sénégal et de Guinée choisirent le Havre pour leur principal port d'armement, ce qui dura jusqu'en 1720.

Mais un obstacle sérieux menaçait d'entraver la navigation de cette ville, devenue en peu de temps si florissante. Le galet, nom qu'on donne aux cailloux qui se détachent du cap de la Hève, et que la mer roule avec violence sur le rivage, le galet envahissait l'entrée du port, et, dans les gros temps, six cents personnes étaient continuellement employées à dégager le chenal pour laisser passage aux navires. Cet état de choses compromettait les intérêts du commerce et appelait toute la sollicitude du gouvernement. Colbert envoya Vauban avec la mission de proposer ce qui conviendrait pour remédier au mal. Vauban s'occupa d'un plan général dont l'exécution eût épargné des sommes immenses, si les projets de cet homme de génie n'eussent pas été entravés par la pénurie des finances. On se borna, malgré ses pressantes sollicitations, à creuser le canal d'Harfleur, qui devait fournir aux barres destinées à renvoyer le galet en mer une plus grande quantité d'eau.

Ce canal, qui dans l'origine était navigable d'Harfleur au Havre, fut pendant quelque temps couvert de bateaux ; mais un peu au-delà de Graville, il se combla par l'éboulement des terres et par la négligence des personnes chargées de veiller à sa conservation. Colbert, qui vint au Havre par ordre de Louis XIV, parcourut ce canal, dans toute sa longueur, porté dans un bateau décoré avec magnificence.

On aura quelque idée du commerce qui se faisait alors au Havre, lorsqu'on saura qu'on fut obligé de porter à quarante-huit le nombre des bateaux lesteurs. C'était pour lui imprimer une nouvelle vigueur que Louis XIV avait envoyé Colbert au Havre ; il était sans doute un peu tard, car l'acte de navigation des Anglais avait paru en 1660. Le Havre dut à ce ministre la construction de l'arsenal de la marine et de ses vastes dépendances.

La compagnie des Indes orientales s'était, comme nous l'avons dit, établie au Havre : elle y faisait ses armemens, recevait ses retours. Cette double opération exigeait le concours d'un grand nombre d'employés et d'ouvriers, et devenait avantageuse pour la ville. Cette compagnie reçut de Perse et de Chine deux navires, de quatre cents tonneaux chacun, chargés de riches marchandises. La nouvelle de cet arrivage ne tarda pas à se répandre. La rareté des articles qu'apportaient ces bâtimens attira au Havre un grand nombre de curieux. Les marchands et les gens de la cour même accoururent pour acheter ces précieux produits. L'affluence fut si grande, que de hauts et puissans seigneurs, ne trouvant pas à se loger en ville, couchèrent dans leurs carrosses. L'immense essor qu'a pris l'industrie française pendant la période qui nous sépare de cette époque, nous a rendus insensibles aux marchandises chinoises ou persanes.

C'était réellement le temps des merveilles. Jusqu'alors on n'avait trafiqué légalement que sur les produits indigènes ou exotiques : on voulut commercer sur les hommes, et ce négoce infâme fut sanctionné par le gouvernement, qui accorda, le 11 novembre 1673, le premier privilége pour la traite des Nègres, spéculation qui ne fut productive qu'après la paix d'Utrecht.

J. Morlent.

Un Duel sur l'eau.

I

A Saint-Malo, quand un homme n'est pas douanier, il est marchand ou calfat, à moins toutefois qu'il ne soit autre chose. C'est la coutume du pays depuis des siècles.

Pour échapper à ce travers, Etienne, l'un des héros de notre histoire, n'était rien du tout.

C'est pourquoi il se croyait poëte.

A part l'invraisemblance du fait dans la ville qui a refusé par avance une tombe à Châteaubriand, Etienne n'était pas sans quelques droits à ce titre. Il ne faisait point de vers, mais il en lisait volontiers. Il pensait parfois ; et, quand il pensait, ce n'était ni au sucre brut, ni au prix courant de la morue : au contraire, il avait la mauvaise habitude de tourner le dos à quiconque entamait avec lui cet agréable sujet de conversation. Oisif, insoucieux, distrait à l'excès, il passait souvent ses journées entières seul et assis sur le parapet, dans la partie la plus déserte des remparts.

En outre, il était regardé comme fou à Saint-Malo, ce qui devait le transporter de joie.

Etienne avait pour ami d'enfance un jeune marin de Saint-Servan, nommé Robert. Tous deux étaient du même âge ; mais Robert, pauvre et sans soutiens, avait été obligé de s'embarquer de bonne heure, tandis qu'Etienne n'avait jamais perdu de vue les murs grisâtres et enfumés de sa ville natale.

Quand Robert revenait après un voyage, c'était fête pour les deux amis. Différents de goûts et de caractère, mais tous deux également francs et

Digitized by Google

pleins d'ardeur, ils se confiaient espoirs et désirs. Etienne parlait beaucoup et disait peu; ses aspirations étaient vives; mais son but, brillant peut-être, se perdait dans la brume de ses idées. Il subissait, sans s'en douter, l'influence de son époque. On était alors en 1792; une réaction faible et prématurée s'opérait contre le fétichisme voltairien. Gilbert était mort à la tâche, et André Chénier chantait son Chant du Cygne. Semblable à ce petit flot qui sépare deux grandes vagues déferlant sur les grèves, la poésie, malade encore des atteintes du philosophisme, avait besoin de traverser, oisive et silencieuse, vingt-cinq années de révolutions pour retrouver quelque vigueur. Ce n'était pas à Etienne qu'il appartenait de devancer l'heure.

Pour Robert, enthousiaste de sa noble profession, il ne tarissait sur ses dangers et ses fatigues que pour exalter ses émotions puissantes et ses glorieux résultats.

Robert naviguait à bord de navires du commerce; mais la marine marchande d'alors ressemblait peu à celle d'aujourd'hui. Déjà Saint-Malo armait une foule de corsaires; l'esprit belliqueux avait pénétré jusqu'au fond des comptoirs. Aussi, pour le jeune marin, n'était-il plus question de négoce. La guerre! voilà son thème favori.

Souvent, tandis qu'il parlait, Etienne s'arrêtait involontairement et contemplait son ami avec une sorte d'admiration. Robert était d'une taille moyenne, souple, robuste et admirablement charpenté. Au repos, sa figure large et courte, aux pommettes anguleuses, au vaste front dissimulé par une forêt de cheveux rudes et plats, aux yeux à fleur de tête, recouverts de sourcils longs et touffus, offrait le type énergique, mais commun de l'homme du peuple en Bretagne. Mais, quand une émotion quelconque, enthousiasme, colère ou désir, venait à l'agiter intérieurement, vous l'eussiez à peine reconnu; sa tête se redressait; ses narines, brusquement dilatées, relevaient sa lèvre; un feu sombre et subit illuminait son œil. Il y avait de l'entêtement, de l'audace, du génie peut-être dans ce regard si morne tout à l'heure : on reculait instinctivement devant cet homme chez qui la nature avait mis la puissance physique aux ordres d'une indomptable détermination.

Les deux amis n'avaient pas vingt ans, et pourtant le mot d'amour n'était jamais prononcé dans leurs longues causeries; ils semblaient éviter, d'un commun accord, ce sujet d'entretien si doux à leur âge. Voici pourquoi.

Etienne ne savait trop s'il devait rougir ou se glorifier de sa maîtresse, et Robert, pauvre matelot, n'osait dire jusqu'où s'étaient élevés ses regards.

II

Robert était parti depuis un an pour l'Ile de France, d'où il devait faire un voyage d'exploration sur les côtes d'Afrique.

Etienne, resté seul à Saint-Malo, avait repris sa vie oisive et ennuyée.

Tant que durait le jour, il errait, fredonnant quelque informe refrain, et pensant, Dieu sait à quoi. Les hommes haussaient les épaules à son aspect, plaignant du fond du cœur ce pauvre être qui méconnaissait les fascinantes séductions du comptoir; les femmes, en passant près de lui, murmuraient le mot *original*, la plus sanglante injure qui soit dans le répertoire malouin.

Mais, dès que le soir était venu, tout ennui disparaissait. Etienne faisait scrupuleusement sa toilette, comme s'il eût dû aller au bal; il couvrait son plus bel habit d'un long manteau, s'enveloppait jusqu'aux yeux, et s'engageait dans le dédale des petites rues qui traversent la ville en longueur. Tous les soirs il allait ainsi de la porte Saint-Thomas au bout de la rue d'Asfeld.

Saint-Malo est doublement borné par son enceinte de murailles et par la mer. On n'y perd pas un pouce de terrain. Cependant, contre l'usage ordinaire, la maison où se rendait Étienne était séparée de la rue par un espace de dix pieds carrés, orné de deux tilleuls étiques, de trois pots de capucines, et d'une escarpolette peinte en vert. C'était un jardin. Notre jeune homme possédait une clef de la grille et entrait à petit bruit.

La maison était habitée par deux femmes : madame Marcy, riche veuve d'un personnage populaire des premiers temps de la révolution, et sa fille, âgée de dix-sept ans.

Etienne ne venait point là pour la jeune et fraîche jeune fille. Des observateurs bien sagaces ont affublé l'extrême jeunesse d'un penchant bizarre. Par suite de ce penchant, mégarde, prédestination ou tout autre motif, Étienne s'était fait amoureux de la mère. Autrefois il avait été admis, comme tout Français porteur d'un costume à peu près décent, dans les salons de l'aristocratie locale; mais, outre que les rapports sociaux étaient alors rompus ou fort relâchés, Etienne, distrait et sans gêne, était *mal vu*. Par fatigue et dégoût, non pourtant par l'effet d'une exclusion tardive, il s'abstenait depuis longtemps. Madame Marcy était la seule personne qu'il vît encore à Saint-Malo.

Celle-ci pouvait avoir trente-cinq ans. Etienne, repoussé par la niaise et ridicule parodie que ses compatriotes faisaient de ce qu'on nomme ailleurs le bon ton, et, chez eux, le *bon genre*, avait trouvé en elle plus de simplicité, de douceur et d'abandon. Elle était belle encore : il l'avait aimée.

Madame Marcy, intérieurement flattée de l'hommage d'un tout jeune homme, l'accueillit d'abord avec bonté; puis, insensiblement, elle se laissa prendre au charme de sa conversation fan-

tasque et capricieuse. Au bout de quelques mois, elle aussi l'aimait éperdument.

Mais la pauvre femme était de son pays. Assez folle pour ne voir aucun inconvénient à épouser un enfant qui aurait pu être son fils, elle était beaucoup trop sage pour braver l'opinion publique au point de devenir la femme d'un *original*.

Et pourtant, sa fille grandissait près d'elle; chaque jour la rapprochait de cet âge où une femme est décidément vieille: il fallait prendre un parti.

Pour concilier sa terreur du public et son impatience, il n'y avait qu'une voie. Les prêtres étant obligés de se cacher pour eux-mêmes, rien de plus facile alors qu'un mariage clandestin non revêtu des formes civiles. Madame Marcy se consulta longtemps. Enfin, ne voyant pas que le remède était mille fois pire que le mal, elle se détermina à un mariage secret.

Il était temps. Etienne commençait à réfléchir; mais l'annonce de ce romanesque incident vint tout à coup ranimer son amour; il voulut passer par les émotions d'un mariage clandestin, et, stimulé par la curiosité et l'imprévu de cette union excentrique, il y eut recrudescence de sentiment. Dans son impatience il sollicita, pressa le dénouement, et cet innocent et légitime désir fut immédiatement satisfait.

Après leur mariage, les deux nouveaux époux continuèrent leur système de précautions. Etienne s'ennuyait violemment, bien qu'il fût encore dans la lune de miel. Il redoutait presque l'instant où sa femme pourrait lui prendre publiquement le bras.

Par un singulier contraste, à mesure que l'amour s'en allait, une sorte de respect obéissant prenait sa place. Etienne avait maintenant pour sa femme un véritable attachement filial.

Sur ces entrefaites, le navire de Robert entra en rade. La santé fit sa visite, et, sur quelque soupçon de fièvre jaune, l'équipage fut déclaré en quarantaine.

Ce fut un grand crève-cœur pour Robert. Après dix-huit mois d'une navigation pénible et souvent périlleuse, se voir ainsi arrêter en vue du port! Dès le matin, il montait sur le pont et jetait un long regard vers la ville qui renfermait le seul ami qu'il eût au monde, et un être bien plus cher encore.

Etienne, de son côté, brûlait du désir d'embrasser le jeune marin. Lorsqu'il se promenait sur les *petits murs*, les deux amis échangeaient de loin des signaux qui ne faisaient qu'irriter leur impatience.

Mais, longtemps après le départ d'Etienne, Robert restait sur le pont, interrogeant toujours ce lourd pâté de maisons, sanglé par sa croûte de murailles, comme s'il attendait encore quelque chose.

Une fois, — c'était le dernier jour de la quarantaine, — deux dames passèrent lentement sur les petits murs. A l'aide de sa lunette, Robert put voir l'une d'elles, tandis que sa compagne tournait la tête, agiter doucement son mouchoir.

Tout le reste de la journée, Robert fut possédé d'une agitation fébrile. Dès que le soir fut venu, il sauta par-dessus le bord et gagna la grève à la nage.

Une fois arrivé, il secoua son chapeau, tordit son paletot; et, faisant rapidement le tour des murailles, entra dans la ville par la porte Saint-Vincent, seule ouverte après la nuit tombée.

Aux premiers pas, il rencontra Etienne. Quelle que fut son amitié pour ce dernier, il est à croire que Robert n'avait pas fait une lieue à la nage et bravé des peines sévères pour lui serrer la main douze heures plus tôt. Aussi, cette rencontre le gênant sans doute, il voulut l'esquiver; mais Etienne l'avait reconnu. Enchanté de le revoir, il se jeta à son cou, sans s'informer du motif de sa venue, et ne voulut plus le quitter.

Bon gré mal gré, Robert se laissa prendre le bras. Etienne aussitôt se mit à suivre machinalement son chemin ordinaire. Le jeune marin marchait près de lui en pestant, bien déterminé à lui fausser compagnie dès que sa route, à lui, deviendrait autre; mais à mesure qu'Etienne avançait, babillant et se réjouissant, Robert voyait avec surprise qu'il le conduisait tout droit à son but.

Un soupçon lui traversa l'esprit; mais le hasard pouvait guider ainsi les pas de son ami. D'ailleurs, il y a, de ce côté de la ville, d'autres rues que la rue d'Asfeld.

Cependant Etienne entra dans cette rue, la longea tout entière, et s'arrêta, sans hésiter, devant la grille de madame Marcy, ni plus ni moins qu'un cheval bien dressé à la porte de son maître, et, très-certainement, sans plus d'intention.

— Que fais-tu là? dit brusquement Robert.

Etienne avait tiré à demi la clef hors de sa poche; mais la question de son ami le rendant à lui-même, il la cacha précipitamment, en balbutiant quelques mots inintelligibles.

— Que fais-tu là? répéta le marin.

— Je m'arrête, dit naïvement Etienne qui vit avec terreur que sa distraction étourdie avait avancé l'instant des explications.

— Tu connais donc madame Marcy?

— Mon Dieu, oui, articula faiblement Etienne.

Robert lui lâcha le bras et fit quelques pas en arrière. « Tu ne m'avais pas dit cela!... s'écria-t-il.

— Ecoute! dit Etienne qui prit la fureur naissante de Robert pour un reproche amical, j'aurais dû être moins discret avec toi. Cette maison renferme une femme....

Robert fit entendre une sourde exclamation.

— Ne te fâche pas! continuait Etienne. Que diable! je comptais bien te le dire....

— Et cette femme? interrompit Robert en frappant du pied.

— Est ma....

— Ta maîtresse! interrompit encore Robert au comble de l'agitation.

Digitized by Google

Etienne hésita. Nombre d'illusions s'étaient déjà envolées. Avouer la vérité était maintenant pour lui un véritable effort ; il avait honte.

Robert attendit une seconde ; puis, se précipitant, il saisit son ami par le bras, et l'entraîna rapidement vers l'autre extrémité de la ville.

En chemin il laissait échapper des paroles sans suite. Etienne, stupéfait d'abord, puis attentif, crut saisir le sens de ses paroles.

Son ami lui reprochait de lui avoir ravi sa maîtresse. Madame Marcy sa maîtresse ! Alors cette escapade nocturne, cette fureur inconcevable, tout s'expliquait. Mais cette femme, qui avait été la maîtresse de Robert et qu'on croyait la sienne maintenant, était, par malheur, mieux que cela. Lui seul se trouvait réellement offensé. Ce comble du ridicule l'atterra. Répugnant de plus en plus à une explication quelconque, il pressa le pas à son tour, et tous deux parvinrent à son logis en quelques minutes.

Ils s'étaient compris. A peine entrés dans la chambre, ils s'élancèrent d'un commun accord sur deux pistolets suspendus au-dessus de la cheminée, et se mirent en devoir de les charger.

Cela fait, Robert écrivit un billet qu'il cacheta. Ensuite, sans s'être dit une parole, tous deux redescendirent précipitamment.

Robert remit, dans la rue, son billet à un matelot du port, qui se chargea de le porter sur-le-champ à son adresse,

Il était alors dix heures; la porte Saint-Vincent allait être fermée. A peine avaient-ils franchi le seuil, qu'ils entendirent remuer les lourdes chaînes, tandis que le guichetier grommelait :

— En voilà deux qui ne rentreront pas !

Mots d'un terrible augure ! Mais ni l'un ni l'autre n'était dans une situation d'esprit à les méditer.

Il leur fallait un lieu désert. Comme il y avait des douaniers tout le long de la chaussée qui joint Saint-Malo à la terre, Robert sauta dans une embarcation amarrée sous la ville, coupa le câble, et tous deux partirent.

III

Entre Saint-Malo et Saint-Servan, à peu près à égale distance des deux villes, s'élèvent trois rochers que le flot laisse à sec en se retirant, et qu'il couvre presque complétement durant les hautes marées. Alors leurs trois têtes apparaissent comme des points marquant dans l'espace les trois angles d'un triangle équilatéral. On était justement en marée.

Robert hissa la voile et prit en main la barre ; mais bientôt, dominé par sa préoccupation, il laissa le bateau aller à la dérive. Celui-ci, poussé par le reflux qui commençait, traversa le port en décrivant une courbe autour de la ville. Déjà les deux adversaires approchaient du débarcadère de Saint-Servan, lorsque Etienne, surpris du choix que faisait Robert pour un terrain de combat, rompit le silence :

— Ville pour ville, autant valait rester à Saint-Malo, dit-il.

Robert tressaillit à sa voix ; un instant il avait oublié la fatale rencontre ; un instant il s'était vu revenir au port, le cœur plein d'espérance et de joie.

Il jeta autour de lui un regard d'étonnement, et vit les maisons de Saint-Servan blanchies par les rayons de la lune.

Alors le souvenir lui revint.

En arrière, les trois rochers dont nous avons parlé dressaient leurs têtes à vingt-cinq pas l'un de l'autre.

— Ici ! dit-il en montrant les récifs.

— Soit, dit Etienne avec indifférence.

En quelques secondes ils arrivèrent au milieu du triangle.

— Il est fâcheux que nous n'ayons pas un témoin, pensa Etienne ; il serait parfaitement placé sur ce troisième écueil.

— Descends ! lui dit Robert.

Etienne descendit ; mais il n'avait pas le pied marin, la pierre humide était glissante ; au premier pas, il fit un plongeon et se retint à grand'peine au bord du bateau.

Quand il fut installé sur son rocher, Robert cingla vers le plus proche des deux autres, y monta et poussa du pied la barque qui continua tranquillement son chemin vers la rade.

Robert, indomptable et fougueux comme il l'était, n'avait pas cherché à maîtriser son premier mouvement ; une jalousie furieuse l'avait emporté ; mais, maintenant que la réflexion était venue, il hésitait : après tout, il y avait de sa faute. Pourquoi ne s'était-il pas ouvert à son ami avant de partir ?

Plusieurs fois il fut sur le point d'entamer une explication ; mais il était imbu de cette maxime commune chez nous aux soldats de terre et de mer : *on s'explique après la bataille.*

Il se tut donc, déterminé dans tous les cas à épargner Etienne.

Les intentions de celui-ci étaient tout autres. Son esprit, plus lent sans être moins irascible, s'était exalté de plus en plus. Il voulait sérieusement tuer Robert, afin que ce dernier ignorât toujours son mariage. C'était un moyen.

Ils étaient immobiles vis-à-vis l'un de l'autre. La mer brisait à leurs pieds et les couvrait parfois d'écume.

Si jamais occasion séduisante de faire une insipide tirade sur la petitesse de l'homme en face de la création s'est présentée, c'est sans doute celle-ci. Sur le point de céder à la tentation, nous nous abstenons, espérant que le lecteur nous tiendra compte de notre délicatesse.

Le ciel était parsemé de petits nuages opaques, qui interceptaient à chaque instant les

Digitized by Google

rayons de la lune ; à la première éclaircie, Etienne se mit en garde et cria :

— Es-tu prêt?

Robert répondit affirmativement. La lune, en ce moment, leur envoyait d'aplomb sa lumière; ils se voyaient comme en plein jour.

— Une, deux, trois ! fit Etienne.

Et il lâcha la détente.

Un bruit sec et faible, celui de la pierre heurtant le couvercle du bassinet, fut le seul résultat de ce mouvement. Le pistolet avait fait le plongeon avec son maître, et la poudre mouillée ne pouvait prendre feu.

Le pauvre Étienne laissa retomber son arme et attendit. Au bout de quelques minutes, voyant que Robert ne bougeait pas, il crut que pareil accident était survenu à son pistolet. La mer commençait à se retirer. Il s'assit sur son écueil, mit sa tête entre ses mains, et se prit à réfléchir aux inconvénients des duels nocturnes, quand on choisit pour terrain deux rochers à fleur d'eau.

Robert, qui n'avait pas tiré, en fit autant; excepté toutefois que sa méditation s'exerça sur un autre sujet.

Tous deux étaient trempés jusqu'aux os et grelottaient à l'envi, car la nuit était humide et la brise fraîchissait sensiblement.

Vous dire quel chemin firent leurs pensées tandis qu'ils restaient ainsi accroupis en silence, serait chose au-dessus de nos forces. Les mémoires où nous puisons ne fournissent aucuns renseignements à ce sujet. Toujours est-il qu'au bout de deux heures ils se levèrent en même temps. L'abaissement de l'eau leur permettant de faire quelques pas l'un vers l'autre, ils purent causer sans trop élever la voix, bien qu'un gouffre les séparât encore.

—Sois heureux, Etienne ! dit enfin Robert avec effort.

Etienne ne répondit que par un gros soupir.

— Ami ! continua le marin triste, mais résigné, tu m'enlèves mon bonheur; mais je ne t'en veux plus... Pardonne-moi.

La scène devenait pathétique. L'époux de madame Marcy ne put retenir une larme.

— Il paraît qu'il l'aimait considérablement ! pensa-t-il. Si la chose était possible, je lui céderais mon bonheur.

Puis il ajouta tout haut et d'un ton solennel :

— Robert ! je te pardonne.

Il y eut un instant de silence, que Robert employa sans doute à savourer son pardon. Après quoi, il reprit :

—Que tu auras une belle vie, Etienne !... elle est si noble ! si douce !...

Etienne avait mis ses mains dans ses poches, et battait la semelle contre le rocher. Une grande résolution germait dans son esprit. Son mariage n'était pas légalement consommé ; il se sentait capable de faire un sacrifice à l'amitié.

Tant il y avait de grandeur d'âme chez ce jeune et chevaleresque Malouin !

—Sans doute, sans doute... dit-il faiblement.

— Comme tu dis cela !.... sans doute !..... Mais c'est un ange, Etienne !

— Sans doute... mais...

— Mais quoi ? dit Robert avec indignation. Malheureux !.. n'apprécierais-tu pas ton bonheur?

— Elle a trente-cinq ans, soupira Etienne.

Ceci fut dit bien bas, en manière d'*aparté*, mais un bon vent ou le hasard l'apporta aux oreilles de Robert.

— Qu'as-tu dit ? s'écria-t-il.

Et, comme Etienne ne répondait pas assez vite à son gré, il se jeta à la nage et vint auprès de lui.

Le quiproquo ne pouvait se prolonger ; Robert prononça le nom d'Ernestine, et Etienne se souvint avec étonnement que sa femme avait en effet une fille de ce nom. Certes il eut plaisir à penser que Robert n'avait jamais été son rival; pourtant, nous devons le dire, il n'abandonna qu'à regret l'idée d'offrir son *bonheur* en holocauste sur l'autel de l'amitié.

Tous deux avaient grand désir de quitter leur position d'insulaires. Etienne songeait avec inquiétude aux reproches de sa femme, et flairait une verte mercuriale ; Robert, ivre de joie, aurait voulu être déjà aux pieds de sa maîtresse. Il se reprochait amèrement ce billet écrit dans la chambre d'Etienne, et tout plein de sanglants reproches.

Quoi qu'ils en eussent, il leur fallut attendre la marée basse. Alors seulement ils purent rentrer à Saint-Malo.

IV

Etienne, beau-père d'Ernestine, semblait pouvoir aider puissamment au mariage de Robert; mais madame Marcy avait pris sur son jeune époux un empire désormais inébranlable. Au premier mot, elle repoussa bien loin ses ouvertures. Depuis lors, Etienne n'osa plus dire un mot à ce sujet.

La bonne dame ne se l'avouait pas; mais cette idée d'avoir une fille mariée ne pouvait entrer ainsi de plain-pied dans son cerveau. Indépendamment de ce fait, Robert était alors un parti peu sortable pour une opulente héritière.

Aussi ne put-il même pas la voir à ce voyage ; mais, dans la lettre qu'il lui écrivit pour s'excuser du malencontreux billet, il la supplia de l'attendre, s'engageant par serment à revenir digne d'elle.

Cependant le duel avait fait du bruit. Pour imposer silence aux méchantes langues, madame Marcy dut enfin se déterminer à rendre son mariage public; mais auparavant elle fit jurer à Etienne de dépouiller toute prétention au titre d'*original;* Etienne promit. Pour première preuve d'obéissance, il devint remarqua-

Digitized by Google

blement stupide et très-gras; ensuite il apprit la tenue des livres et transforma son rez-de-chaussée en comptoir. Ce fut un négociant fort passable. A l'heure où nous écrivons ces lignes, veuf et remarié, il possède un bien joli magasin de morue.

Pour Robert, il tint parole. Deux ans s'étaient à peine écoulés, qu'il revenait capitaine et plus riche que sa fiancée. Ses matelots racontaient de lui des traits d'audace fabuleux.

Croisant sur les brasses du Bengale avec un schooner anglais qu'il venait de capturer, Robert avait rencontré *le Triton*, brick de la compagnie des Indes, armé de vingt-huit canons et fort de cent cinquante hommes d'équipage. Attaquer ici semblait le comble de la démence; cependant Robert attaqua, et fut vainqueur. Son schooner, pris pour un pilote du Gange, s'approcha du *Triton* et se plaça le long de son bord. Robert n'avait que dix-neuf hommes.

A un signal donné tous s'élancent. Les Anglais surpris, effrayés, résistent mollement, et Robert, après un combat corps à corps avec le capitaine qu'il jette mort sur le pont, les repousse jusque dans la batterie. Là, remis de leur première frayeur, ils se disposent à pointer une pièce pour faire sauter le gaillard-d'arrière. Mais Robert veille à tout. Saisissant d'une main puissante l'écoutille à claire-voie qui gênait son attaque, il la soulève et la renverse.

Alors des grenades furent lancées dans la batterie, et *le Triton* se rendit.

Ses matelots racontaient cela et bien d'autres choses encore [1].

Le lecteur n'en sera point étonné quand il saura que la lettre où notre héros faisait à sa maîtresse ce serment si vite et si glorieusement accompli, était signée : Robert Surcouf.

Paul Feval.

NAUFRAGE
SUR LA COTE D'AFRIQUE.

(*Voir le commencement à la page* 71.)

La submersion ou le bris d'un navire n'est pas toujours la péripétie où se dénoue ce terrible incident de la vie maritime que l'on nomme un naufrage; le malheureux qui échappe aux flots n'en a pas toujours fini avec la souffrance en touchant le sable du bord. Jeté par les lames sur des plages désertes, rivages brûlés ou côtes de glace, le naufrage peut commencer pour lui une longue chaîne de privations et de fatigues, dont chaque anneau est une douleur ou un danger; heureux quand, après s'être traînée longtemps au milieu de l'épuisement et de l'angoisse, à travers des bêtes féroces ou des tribus sauvages, elle ne se trouve point violemment rompue par une nouvelle catastrophe!

Le premier sentiment qu'éprouvèrent ceux des marins du *Woodrop-Sims* qui atteignirent le rivage, fut le bonheur instinctif d'avoir échappé aux dangers où tant de leurs compagnons avaient trouvé la mort; mais l'abattement moral suivit de près la prostration physique où les avaient jetés les fatigues de cette nuit de désastre. Presque tous tombèrent dans une indifférence apathique, dans un affaissement brute d'où le cri impérieux des besoins animaux put seul les faire sortir pour les rendre à la perception de la souffrance.

C'était contre la *presqu'île des Tigres* que s'était brisé le *Woodrop-Sims*, ce fut sur cette presqu'île que s'établirent les naufragés. Langue de terre sans falaises, elle forme d'un côté une digue de rochers contre laquelle viennent se rompre les lames, tandis que de l'autre elle couvre et protége une anse où la mer s'étend unie et paisible comme l'eau d'un lac.

Cependant des considérations de prudence et de commodité déterminèrent les naufragés à établir un camp qui, en leur procurant les moyens de se soustraire aux intempéries de ce climat changeant, rendît, en cas d'attaque, leur défense plus aisée. Il se composa d'un cercle de barriques défoncées par un bout, et que l'on avait trouvées sur le sable; ces barriques formèrent une série de cellules, dont la partie ouverte recevait, durant la nuit, la chaleur d'un grand feu, allumé au centre. Deux hommes trouvaient alors un abri commode dans chacune d'elles.

On régla aussi des quarts pour veiller à l'entretien du feu nécessaire pour écarter les bêtes sauvages, et surtout pour prévenir de l'arrivée des naturels.

Le caractère de ces Hottentots nomades est encore peu connu, malgré les relations que nouent avec eux chaque année davantage les baleiniers français qui fréquentent ces côtes. Quoiqu'ils paraissent généralement timides et craintifs, ils passent pour cruels et féroces dans plusieurs comptoirs européens.

Ces peuples sont originaires de la pointe méridionale de l'Afrique; c'était la seule race qui l'habitât à l'époque où les Hollandais y commencèrent leur établissement; douce et paisible de caractère, elle ne fit aucune résistance aux nouveaux habitants qu'elle vit prendre possession de son pays. Ses différentes tribus vivaient dans des relations de mutuelle bienveillance, dont aucun froissement ne troublait la paix; leurs mœurs avaient beaucoup d'analogie avec celles des anciens Scythes. Leurs richesses étaient quelques troupeaux en petit nombre, et les instrumens de fer dont ils se servaient pour tuer le poisson et le gibier qui formaient en grande partie leur nourriture. Ils n'avaient aucun autre besoin.

L'arrivée des Européens sur ces côtes vint chan-

[1] Nous n'avons voulu rappeler ici que pour mémoire ce fait d'armes remarquable du célèbre corsaire Malouin, conté plus au long, avec tous ses détails, dans le premier volume de *la France maritime*, p. 355.

ger l'aspect de ce pays. La politique constante des administrations coloniales a été de tenir les peuples indigènes dans l'ignorance et la pauvreté par la plus abjecte servitude. Aussi, à mesure que les Hollandais développèrent leurs établissemens, les Hottentots se retirèrent-ils dans l'intérieur des terres.

A peine si l'on trouve aujourd'hui quelques *kracls*, villages hottentots, dans les vastes possessions dont a hérité l'Angleterre.

C'était donc l'approche de ces malheureux que l'on craignait en quelque sorte au camp des naufragés; et ils ne tardèrent pas à se présenter. Avec quelques débris de la seine qu'on avait sauvés on avait réussi à prendre plusieurs poissons, et les hommes étaient à en faire un repas lorsqu'on aperçut trois naturels qui débusquaient d'un morne. Ils étaient armés de flèches et de sagaies, et paraissaient, à mesure qu'ils approchaient, de plus en plus craintifs et indécis. Les naufragés, de leur côté, craignaient avec raison qu'ils ne fussent suivis d'un plus grand nombre, et disposés à profiter de l'état de dénûment où ils étaient, pour s'emparer des provisions.

Le peu de lances et de harpons que l'on avait sauvés n'étaient pas des armes à opposer à leurs flèches; on s'empressa de leur faire des signes d'intelligence et d'amitié; ils y répondirent et s'approchèrent jusqu'au camp; alors on leur donna de l'eau et du biscuit, dont ils sont très-friands.

La confiance s'établit au point qu'ils déposèrent leurs armes, que chacun put librement visiter. Le soir ils s'en retournèrent joyeux et chargés de biscuit mouillé qu'ils avaient ramassé sur la plage. Un des naufragés les accompagna pour s'assurer de leur nombre et de leurs dispositions.

Les tribus hottentotes qui parcourent cette plage déserte sont d'une constitution pauvre et rachitique, les hommes sont grêles et mal bâtis; rarement on en remarque un qui puisse supporter un examen peu sévère. Leurs petites jambes maigres et frêles, leurs genoux, leurs rotules trop saillantes pour des cuisses dont la chair recouvre à peine le fémur, leur corps où l'on compte les côtes, sont hideux à voir; leurs bras sont d'une longueur disproportionnée; leur visage plat est défiguré par la séparation des cartilages du nez, opération qu'on leur fait subir dès la naissance : cela passe chez eux pour une beauté : et c'est un trait de ressemblance avec les Chinois et les Malais, chez qui la même opération est en usage. Je crois que la couleur naturelle des Hottentots est une teinte jaunâtre; mais dès l'enfance ils s'oignent tout le corps de graisse de mouton, mêlée de suif, de cendres et d'autres ingrédiens, qui leur donnent une couleur brune très-désagréable. Cette pratique leur est utile contre les moustiques ou d'autres insectes dont le pays abonde. Ils ont le front grand et fort arrondi : leurs yeux sont bruns ou noirs, mais sans éclat, et, quoique grands, tellement couverts par le front, qu'ils y semblent cachés. Ils ont les os des joues fort élevés, la bouche et le menton petits, ce qui donne à leur tête l'air de finir en pointe par le bas. Leurs dents sont blanches comme l'ivoire; leurs cheveux ne sont que des boucles de laine courte et clairsemée, beaucoup moins noire et moins épaisse que celle des nègres. Ils n'ont point de barbe. Leurs membres sont grêles et n'annoncent point la force.

En général, les femmes sont mieux; il en est même sur lesquelles l'œil se repose avec moins de dégoût; elles ont plus d'embonpoint que les hommes; leurs formes sont pourtant exagérées, flasques et sans vigueur, le visage est presque toujours fort laid, la gorge abondante, les mains petites et potelées; les pieds surtout sont fort jolis.

Ce qui est fort remarquable chez les Hottentotes, c'est la grosseur disproportionnée de leurs hanches et de leurs fesses. La démarche renversée qui leur est naturelle fait de la colonne vertébrale un arc très-prononcé, qui contraste avec la grosseur de l'abdomen. C'est une hideuse nature que celle de ces populations, une hideuse nature sur un sol plus hideux encore!

Huit jours s'écoulèrent lentement entre les relations continuelles, mais pacifiques, des naturels et des voyages d'exploration que, grâce aux réparations faites à deux pirogues, on put faire dans les baies voisines pour s'assurer qu'aucun navire n'était venu y mouiller.

Cet état d'attente, sans espoir fondé autrement que sur des probabilités fort incertaines, ne pouvait durer. On parla de suivre le rivage pour tâcher d'arriver à *Saint-Philippe de Benguela*, comptoir portugais situé par 12° 30' latitude sud, à plus de cent lieues de l'endroit du naufrage du *Woodrop-Sims*. Cette distance de cent lieues devait encore être doublée par rapport aux énormes circuits qu'on aurait à faire pour suivre le rivage; et comme pour un pareil voyage il était difficile de pouvoir transporter assez de vivres, on convint d'en charger les embarcations qui navigueraient de concert avec la petite caravane.

Ainsi déterminés à partir aussitôt que la clarté de la lune pourrait protéger leur marche, les naufragés s'occupèrent de bien consolider les embarcations pour les rendre capables d'aider au voyage. On décida qu'on n'y mettrait que de l'eau et du biscuit, chaque homme devant se charger de six galettes, et plusieurs étant désignés pour porter les barils d'eau. Avant de partir on résolut de faire encore un voyage à la pointe de la baie, pour ne négliger aucune chance de salut avant d'entreprendre un aussi pénible voyage. La pirogue étant revenue sans avoir rien découvert d'intéressant, on fixa le jour du départ : on convint que sur les vingt-quatre hommes épargnés par la tempête, moitié irait dans les deux pirogues avec les vivres, et les autres par terre en

suivant le rivage, de manière à voyager de compagnie. Puis, comme ces derniers pouvaient courir risque d'être attaqués par des animaux, et qu'il était prudent de songer à leurs moyens de défense, avec les harpons et les lances on fabriqua des espèces de piques qui furent emmanchées dans des tronçons et des morceaux provenant des manches de lances : chacun fit la sienne. La journée se passa ainsi en préparatifs de départ. Plusieurs hommes visitèrent la plage pour s'assurer si quelque objet d'utilité n'y avait pas été jeté; d'autres firent une petite excursion dans les sables, comme pour dire adieu à ces déserts horribles, qu'on aimait pourtant, car ils avaient été témoins de déchirans tableaux. Ces rochers, ces plages, ces mornes ont une physionomie particulière aux yeux de l'homme pour qui ils ont été le théâtre d'un grand événement; la mémoire en consacre le souvenir; et si jamais on entend citer un naufrage, on se rappelle ces rochers, ces sables qui vous ont reçu mourant... Si l'on parle de désert, on se rappelle ces plaines où l'on cherchait en vain une oasis verdoyante, ou une source qui réfléchit l'azur du ciel. Mais ces souvenirs faiblissent chez le marin : il n'oublie pas, mais il en tient compte comme d'un événement qu'il a lu... Et de retour, après avoir revu la terre qu'il ne devait plus quitter, il repart pour les mêmes parages, voir les mêmes rochers où un an auparavant la tempête brisa ses espérances. S'il voit la place, il la montrera, il dira aux autres d'un air fier : C'est là ! Puis ceux qui l'écouteront seront plus impressionnés que lui...

Le lendemain, à trois heures du matin, après avoir dit adieu à tout ce qu'on laissait, tout le monde s'embarqua dans les deux pirogues pour doubler la pointe de la baie. Par ce moyen la caravane gagnait huit bonnes lieues, et ces huit lieues à travers les roches et les sables mouvans eussent été doublées par les difficultés du chemin. En manœuvrant avec une infinité de précautions, à cause de la trop grande charge des pirogues, on parvint enfin à doubler la pointe, et l'on mit pied à terre. Là on tira au sort pour savoir quels hommes iraient par mer ; ceux que le sort désigna s'embarquèrent sous les ordres du capitaine du navire, et les douze autres, sous la conduite du chirurgien, s'acheminèrent le long de la plage avec leurs provisions particulières d'eau et de biscuits.

Les pirogues partirent. On avait décidé qu'elles se rendraient tout droit à Port-Alexandre, baie située à cinquante milles du point de départ ; les hommes que le sort avait désignés pour aller par terre devaient les y rejoindre. La mer était grosse, le ciel gris et sans rayons : c'était pénible ce voyage sur le bord des rochers où la mer brisait en leur jetant son écume; sans souliers, à travers une multitude de petits cailloux et de coquillages brisés, ou bien sur le sable où les pieds s'enfonçaient ! D'un côté c'était la mer, et de l'autre un long morne de sable à pic qu'on ne pouvait suivre; les pieds en le pressant le faisaient écrouler, de manière que, pour gagner du chemin, il fallait prêter côté à la route pour gravir ce qu'on devait écrouler en avançant. Puis le ciel s'éclaircit, et ce fut le soleil lourd et pénétrant. On n'osait satisfaire sa soif qu'en la flattant : c'était de s'humecter les lèvres en attendant les heures où la ration devait être distribuée.

La nuit vint faire réfléchir à la nécessité de se procurer un abri pour prendre le repos si nécessaire à la suite d'une pareille route. Un homme, étant parvenu au sommet d'un des mornes qui bordaient la mer, aperçut une espèce de vallée qui avait la forme d'un entonnoir; mais on n'y voyait aucune broussaille propre à faire du feu pour passer la nuit. Cependant on se décida à y descendre, et après avoir pris quelque nourriture, chacun chercha à se placer dans la position la plus commode ou la plus propre à se délasser de la fatigue du jour.

Mais le sommeil ne vint pas. Les pieds endoloris par cette pénible marche dans les pierres et les sables mouvans, les jointures fatiguées du poids du corps, on se représentait avec effroi les journées semblables qu'on avait encore à passer ainsi dans une longue et pénible route avant d'arriver à un point où l'on pût recevoir quelque soulagement à tant de peines; l'espoir ne se portait que sur la rencontre de quelque bâtiment dans le nord de la partie où l'on se trouvait, si l'on était assez heureux pour arriver à Saint-Philippe de Benguela avant que les vivres commençassent à manquer. Aussi, à la pointe du jour, engourdis, les jambes douloureuses, les naufragés se remirent en route, soutenus par le désir de rejoindre les pirogues qui devaient être déjà à Port-Alexandre.

Le chemin devint plus praticable, bien qu'on eût le sable à moitié jambes ; mais bientôt le soleil, dissipant la brume de la nuit, vint, en échauffant le terrain, rendre la marche plus pénible. De temps en temps, lorsque les jambes n'y pouvaient plus tenir, on venait marcher sur la plage, et, comme on enfonçait à chaque pas d'une manière fatigante, on se mit en ligne, et chacun à son tour occupant la tête, chaque homme mettait son pied dans l'emplacement foulé par celui qui marchait devant lui. La journée se passa ainsi, longue, chaude, fatigante. Le soir, avec la nuit, une fraîche humidité, transition trop brusque du chaud au froid, vint faire sentir le besoin d'un abri que ces déserts n'offraient point : on fut à la découverte, et l'on aperçut un feu à une grande distance. On se décida à faire route vers cet endroit, où l'on ne trouva que deux naturels, l'un endormi, l'autre soignant le feu et faisant le quart. Aussitôt qu'il aperçut les hommes qui s'approchaient, il réveilla son camarade, et, effrayés tous deux, ils

Digitized by Google

se disposaient à fuir, lorsqu'on leur fit des signes d'intelligence qui les rassurèrent. La lune répandait une grande clarté sur ces sables, et à l'aide de sa lumière on chercha à en découvrir d'autres. On leur donna un peu d'eau, ce qui les calma tout-à-fait; ils gesticulaient et parlaient beaucoup sans qu'on pût comprendre ce qu'ils voulaient exprimer. Cependant on crut entendre qu'ils montraient la position de la baie où devaient être les pirogues, et ils paraissaient disposés à faire route. Le temps était assez beau, la brume dissipée; on résolut de les prendre pour guides, espérant avec leur secours ne point faire de chemin inutile, et arriver à Pont-Alexandre dans la journée du lendemain. Depuis que la caravane était partie du camp, elle avait fait à peine quatorze lieues.

Vers midi, les deux Hottentots manifestèrent par leurs signes qu'ils voyaient la baie, où l'on arriva en effet une heure après.

L'équipage des pirogues, arrivé la veille, vint au-devant de la caravane aussitôt qu'il l'aperçut. Le matin ils avaient pêché un peu de poisson, qui fit un excellent repas pour des hommes exténués de fatigue et de besoin après une marche aussi pénible que longue.

On décida qu'il serait avantageux pour la route du lendemain de passer le soir même de l'autre côté de la baie : en deux voyages, les embarcations transportèrent tout le monde. Là on s'établit au pied de quelques cocotiers, première verdure qui se trouve dans le nord de ces côtes arides. On fit un grand feu que tout l'équipage entoura : chacun raconta les particularités les plus saillantes du voyage, soit par mer, soit par terre, et l'on éprouva quelques instans de soulagement. Vers le soir, on aperçut descendre d'une montagne voisine du bivouac marin une troupe assez considérable de naturels. Ils approchèrent, et bientôt on reconnut qu'ils étaient plus de quatre-vingts, armés de flèches, de sagaies et de lances.

On résolut de ne leur faire aucun signe, parce qu'ils pourraient être hostilement interprétés. Ils s'avancèrent encore, puis se mirent sur deux rangs, le chef en tête; alors ils poussèrent quelques cris, puis se prirent à courir avec célérité vers les mornes d'où ils avaient paru. Cette fuite précipitée, sans avoir eu de rapports, était alarmante; aucune des armes des naufragés n'était à opposer aux flèches empoisonnées des Hottentots; la nuit on veilla avec attention, mais on n'eut point d'autre sujet d'inquiétude.

De grand matin on résolut de partir afin de ne les point rencontrer; mais on les aperçut bientôt se dirigeant vers les deux pirogues; ils étaient en moins grand nombre que la veille.

Les hommes destinés à aller dans les embarcations, y entrèrent, après leur avoir donné quelques galettes de biscuit pour s'en débarrasser, et les autres se mirent en route sans paraître s'occuper d'eux.

Ils firent quelques pas, puis s'enfuirent en faisant des signes d'adieu.

Avec la route recommencèrent les fatigues que l'épuisement des forces et l'irritation des blessures ramenaient chaque matin plus terribles. Cette journée cependant ne fut pas aussi désolante que celles qui l'avaient précédée. Le rivage devint plus plein, le terrain plus uni se couvrait par endroits d'une végétation dont la présence faisait oublier à ces malheureux l'ophtalmique nudité du désert.

La petite baie où s'arrêtèrent ce soir-là les pirogues et les voyageurs était une délicieuse crique dont la fraîcheur rappelait les vertes anses de la plage américaine : c'étaient des massifs d'arbustes inconnus, des pelouses de verdure marbrées de filets d'eau rejoignant le rivage. On marcha à la source de ces petits canaux où l'on trouva un large étang d'eau douce tout bordé de joncs épais, de nénufar et d'autres plantes marines. La joie que cette trouvaille fit naître dans les cœurs fut cependant tempérée par la découverte d'énormes trous percés dans la terre; les larges empreintes de griffes qui les avoisinaient ne laissèrent point de doutes sur la nature des habitans de ces antres auxquels cette mare fournissait de l'eau. Mais le lendemain il fallut reprendre des routes presque impraticables, dont les pieds nus des pauvres marins teignaient de sang les sables pierreux ou les bancs de rochers. Ce fut à travers des fatigues inouïes, tantôt gravissant des mornes de roc ou glissant sur leurs pentes abruptes, tantôt se traînant sur des lits de roches aiguës, ayant à se défendre des naturels ou des bêtes féroces, qu'après de longs jours de désespoir et d'épuisement, ils se décidèrent à tenter une dernière chance de salut en s'embarquant tous dans les pirogues.

Il ventait heureusement une petite brise de sud-ouest qui enflait les voiles. — Ce n'était qu'avec la plus grande précaution qu'on agissait dans les canots, qui, trop chargés, risquaient de chavirer au moindre mouvement trop brusque.

Après avoir navigué environ deux heures, la journée s'écoulait douce et paisible; la brise favorable faisait fuir rapidement les rochers du rivage; on avait cru comprendre que les naturels avaient désigné un point peu distant auquel on espérait parvenir bientôt, et l'espoir d'un prochain changement de situation était dans tous les cœurs.

Vers le soir on aperçut une pointe sur laquelle se dressait un palmier gigantesque : c'était le palmier de la *saline*, situé à dix lieues environ de *Benguela*, la première colonie portugaise sur ces côtes.

Cette vue transporta de joie les naufragés; on s'empressa de border tous les avirons afin d'aider au vent à franchir la distance qu'on dévorait des yeux; on était tout impatience et tout contente-

Digitized by Google

ment; c'étaient des frissons nerveux de plaisir qui font mal. Vers cinq heures du soir on arriva à la saline, où l'on trouva une quantité de nègres de *Benguela* dont l'occupation, pendant une partie de l'année, est la pêche du poisson sur ce point.

Plusieurs s'avancèrent sur le rivage avec un pavillon portugais. — Ils accablèrent les naufragés de questions. — Heureusement qu'un des hommes, qui parlait leur langue, fut à même de leur donner toutes les explications possibles sur les événements qui les amenaient dans ces parages.

Ils parurent fort touchés du récit de tant d'infortunes, et s'intéresser vivement au sort des naufragés. — Ils les conduisirent dans leurs cabanes, dont la construction annonçait déjà le contact de la civilisation. — Ils préparèrent une grande quantité de poisson, dont ils chargèrent des tables où se pressèrent entremêlés Français et esclaves portugais.

Après le repas, ils étendirent des nattes sur lesquelles ils voulurent faire coucher leurs hôtes; mais le désir de parvenir plus tôt à *Benguela* et de profiter de la continuation de la brise, fit qu'on se décida à partir, malgré les instances des nègres portugais.

Plein d'espoir et de confiance, on s'embarqua bientôt pour faire route. — La brise fraîche et favorable faisait glisser les pirogues, l'impatience dévorait l'espace des lieux et du temps. Au moyen de quelques morceaux de peau de bœuf que les Portugais avaient donnés, chacun se fit une espèce de paire de semelles pour préserver les plaies envenimées du contact des pierres, ou des inégalités du terrain que l'on pouvait encore avoir à parcourir. — Puis vint le jour à travers le crépuscule; on cherchait à voir, à pénétrer dans la distance. — A huit heures environ on aperçut la pointe appelée *Sombrero*, à cause de sa forme pareille à celle d'un chapeau.

Le *Sombrero* était à deux lieues sud de Saint-Philippe de Benguela. — Peu après, les embarcations arrivèrent à Benguela, et les deux équipages descendirent à terre.

Des flots de curieux entourèrent les nouveaux venus à leur débarquement. — En peu de mots le matelot interprète instruisit les Portugais de la position où étaient les naufragés; on les conduisit avec des acclamations jusqu'à la maison du gouverneur.

L'accueil que ce Portugais fit aux malheureux naufragés fut convenable. Il promit de s'occuper immédiatement du moyen à employer pour diriger vers leur pays ces vingt-quatre hommes, en les distribuant sur les différents navires de la petite rade.

Quelques jours après, Français et Américains voguaient vers leur patrie respective, entourés des égards et des soins qu'appelle l'humanité sur les grands malheurs.

LA MARTINIQUE.

Après cette belle et riche Guyane que la mortalité, dont l'exil seul développe les germes dans le cœur du proscrit, a ruinée par les injustes préventions dont par suite s'est trouvé frappé son climat, la Martinique est le lambeau le plus important que la France ait conservé de ses fécondes colonies américaines.

Si nous avions à discuter sérieusement cette multitude de questions humaines et sociales que soulève ce mot colonies, nous commencerions à invoquer l'argumentation grave des faits historiques. Qui nous donnera le secret de cette décadence lente, il est vrai, mais continue, où s'efface la prospérité de nos possessions caraïbes d'une manière favorable à la colonisation? Et, pour constater cette décadence, rapprochons deux dates, comparons le commerce précaire qu'après vingt années, dont l'influence a dû féconder toutes les sources industrielles, la France et l'étranger font avec l'île seule de la Martinique, dont l'importation et l'exportation occupaient en 1788 deux cent vingt-six bâtiments français et étrangers, d'un jaugeage de 33,740 tonneaux[1], d'un fret de 49,640,000 en valeur.

Puis, nous tombons naturellement dans la question d'aristocratie de couleur de peau, dans la question des noirs, de l'esclavage, de l'émancipation, de la traite : question immense dans le système colonial, que nous ne discuterons pas pourtant. Cette question brûlante, qui touche à tant d'intérêts, est pendante devant le tribunal des nations civilisées; il convient d'attendre la solution qui sera prise, sans doute, avec sagesse; la *France maritime* sait aussi que son cadre est trop resserré pour développer un système qui ne peut résulter que d'une discussion impartiale et approfondie. Attendons.

Mais ne pourrait-on pas examiner si les millions qu'absorbent chaque année nos colonies ne pourraient être employés d'une manière plus féconde pour notre industrie et notre navigation? Ne trouverait-on point dans cet archipel des Antilles, uni en fédération, les avantages que nous achetons par tant de sacrifices? Un système naturel d'échange n'ouvrirait-il pas entre ces pays tropitiques et nos régions tempérées des débouchés plus larges que n'en pratique notre mode tyrannique des prohibitions? Nos stations militaires ne trouveraient-elles point d'aussi sûrs

[1] Sucre brut. 919,558 kil.
Sucre terré. 6,943,023
Café. 5,334,095
Coton. . . . 564,968
Indigo . . . 409 kil. 150 gr.
Objets divers : valeur de 675,000 fr
Importation française. 15.155,000
Id. étrangère. 9,198,000

abris dans ces ports amis que sur ces rades vassales ?

Toutefois ces questions, dont l'avenir hâte la solution, nous entraîneraient aussi sur un terrain de polémique où nous ne voulons pas étendre le cercle de notre ouvrage.

Aucune île ne présente avec plus de variété et de profusion que la Martinique ces sites âpres et gracieux dont le rapprochement met en relief toutes les harmonies et tous les contrastes.

Ce sont tour à tour des côtes élevées dont les versans s'abaissent vers des criques cachées, fertiles, mystérieuses, ou vers des grèves de sables et des falaises aux pentes rapides et aux abords hérissés de rochers ; puis des savanes dont les vastes champs de cannes courbant, sous la brise, leurs feuilles vertes et leurs panaches argentés, laissent apercevoir leur clôture de lilas fleuris ; et, en fuyant de morne en morne, des collines boisées où les riches buissons de l'*oléander* et des roses d'Afrique s'enlacent en berceaux avec le jasmin jaune et la vigne de Grenade au milieu des cocotiers, des palmiers et des beaux plantains ; où les plumes argentées du bambou se balancent près des feuilles soyeuses de la *portlandie ;* une nature admirable, tamarins, orangers, *cordiums* à la pourpre vive et brillante, épines de Jérusalem aux mille variétés ; et pour dernier plan, sur un ciel bleu, des montagnes irrégulières et sans cesse plus bizarrement déchirées de précipices et de ravines. Voilà l'aspect qu'au premier regard offre la Martinique ; mais c'est au lever du jour qu'il faut l'apercevoir si l'on veut qu'elle se révèle dans toute sa fraîche beauté, alors que le soleil, se levant derrière les mornes, inonde tout d'un coup de lumière ce ciel limpide, et irise cette végétation toute baignée, toute rayonnante des rosées de la nuit.

Telle s'offre cette île toujours fraîche, toujours féconde comme au jour où pour la première fois elle apparut dans toute sa jeunesse aux regards des Européens. La belle végétation est restée fidèle à ses mornes, comme la fertilité à ses plaines : la nature est toujours la même ; rien n'a changé que les habitans.

Que sont devenues les races indigènes auxquelles nous avons porté le catholicisme et la destruction? Nous, hommes civilisés, au nom de la civilisation, nous les avons anéanties ?...

Sous la lourde chaleur de ce climat, le travail eût été trop pénible pour les conquérans habitués à la douce température des zones tièdes ; il leur a paru bon de se soustraire à tout labeur par l'asservissement des habitans du sol ; le droit que la poudre à canon avait donné sur ces riches contrées ne le donnait-elle pas aussi bien sur leurs populations ? Elles furent réduites en servage.

Alors disparurent, ensevelis dans les ruines ou enchaînés à la glèbe, ces peuples vertueux et paisibles ; mais ces générations effacées, les conditions de travail se représentèrent de nouveau ; on suppléa aux esclaves morts par de nouveaux esclaves : la traite fut inventée, voilà l'origine de la population actuelle. F.-G.

Marques distinctives
DES NAVIRES DU COMMERCE
ET PAVILLON TRICOLORE.

Les marques distinctives des bâtimens marchands sont de trois sortes : pavillon national, marques de reconnaissance, signes d'arrondissement.

MARQUES DE RECONNAISSANCE.

L'article 236 de l'ordonnance de 1765 octroyait aux armateurs de navires la faculté de prendre une marque quelconque, que leurs bâtimens arboreraient à la vue du port de destination. La forme et la couleur de cette marque étaient laissées au libre arbitre des capitaines et négocians, parce que la police de la navigation paraissait sans intérêt dans ce choix. Les choses allèrent ainsi jusqu'à la fin de l'année 1817. La politique se mêlait alors à toutes choses. La chute de l'empire, le double exil de Napoléon, et deux restaurations successives, avaient renouvelé les haines de 1789; les fautes ne manquèrent pas pour justifier la guerre qu'on faisait ouvertement ou en cachette au gouvernement des Bourbons ; le bonapartisme et un sentiment plus large d'amour de la liberté donnaient de continuels et profonds regrets aux couleurs glorieuses sous lesquelles la France avait combattu pendant la période révolutionnaire ; chacun s'ingéniait à produire, ne fût-ce qu'un moment, une cocarde ou un drapeau qui fît pâlir le blanc légitimiste : alors quelques armateurs, usant de la liberté que leur donnait l'ordonnance de 1765, montrèrent aux ports des *marques de reconnaissance* composées de bandes ou de compartimens rouges, bleus et blancs.

Ce n'était pas sans doute le pavillon de la révolution et de l'empire ; on ne pouvait point traduire devant les tribunaux ces emblèmes, qui n'étaient pas les fidèles représentations de la cocarde tricolore ; mais on jugea qu'il était prudent de couper court à cette manifestation significative d'une opposition ennemie. Un réglement fut rédigé dans les bureaux sur *les pavillons des navires du commerce*, et présenté au roi Louis XVIII par M. le comte Molé, ministre de la marine : le roi le signa le 3 décembre 1817. — On se hâta de le communiquer dans tous les quartiers maritimes pour qu'il eût à être scrupuleusement observé. Ce réglement dissimulait assez habilement la peur qui l'avait dicté ; il reconnaissait, art. 1er, la faculté laissée aux armateurs de joindre une marque de reconnaissance au pavillon français ; mais il supprimait cette disposition de l'ordonnance de 1765 : telle marque *qu'ils jugeront à propos*. Puis, art. 6, et sans expliquer la cause de cette recommandation, le réglement disait :

Digitized by Google

« Les armateurs seront tenus de faire connaître » au bureau de l'inscription maritime *les marques* » *de reconnaissance* dont ils voudront faire usage, » et ils ne pourront les employer qu'après en avoir » fait la déclaration, qui sera enregistrée et men- » tionnée sur le rôle d'équipage du navire. »

Tous les inconvéniens qu'on redoutait pour le port d'insignes coupables étaient prévenus par cet art. 6, qui créait un censeur, mais qui n'osait pas montrer toute la frayeur dont il était gros, en créant aussi une pénalité applicable à celui qui contreviendrait au réglement. On comprit très-bien dans la marine du commerce ce que le ministre voulait dire; mais M. Molé craignit apparemment que le roi ne sentît pas toute la portée de la disposition mystérieuse qu'il présentait à sa signature, et que M. le grand-amiral de France, duc d'Angoulême, devait contre-signer aussi; car il prit la peine de la leur exposer dans un rapport, où je trouve le curieux passage que voici :

« ... Dans ces derniers temps, quelques arma- » teurs et capitaines, soit par malveillance, soit » par inattention, ont abusé de la liberté dont ils » jouissaient, pour arborer, comme marques de » reconnaissance, des pavillons dont les couleurs » rappelaient celui qui ne peut plus être aujour- » d'hui qu'un signe de rebellion.

» Il était donc nécessaire de prévenir de sem- » blables fautes, *mais sans éclat* et en *dissimulant* » *le véritable motif des ordres qui seront donnés.* »

Cette cachotterie,—et c'est à dessein que je me sers d'une expression très-vulgaire pour parler d'une chose si peu noble, — cette cachotterie n'est-elle pas amusante? N'y a-t-il pas bien de la mesquinerie dans une pareille manière de procéder? On sait qu'on va s'exposer au ridicule, si l'on manifeste des craintes puériles; et, pour fuir le ridicule, pour cacher ses craintes, on s'arrange de façon à prévenir *sans éclat* les actes que l'on redoute; on trompe le public sur les *véritable motif* des ordres que l'on veut donner! Cette petite ruse, cette grossière finesse, n'est pas un des moindres traits de l'histoire des commencemens de la Restauration. On se voyait en péril, parce que trois couleurs proscrites se groupaient, dans un ordre quelconque, à la surface d'un pavillon d'étamine, et l'on n'avait pas la force de déclarer qu'à l'avenir toute combinaison du bleu, du rouge et du blanc était interdite! C'était en tremblant et en mentant comme un écolier jésuite, qu'un ministre du roi de France composait un réglement sauveur dont il n'osait pas avouer le but et l'intention! Ceci est très-plaisant quand on y pense! On prenait une résolution, et l'on se disait : « Qui jamais en saura la cause? » On n'oubliait qu'une chose... c'était de brûler le *Rapport au roi!*

Aujourd'hui, la marine marchande est encore sous l'empire du réglement de 1817, qui a trait non-seulement aux marques de reconnaissance mais encore aux signes d'arrondissement.

SIGNES D'ARRONDISSEMENT.

On sait qu'il y a cinq arrondissemens maritimes; c'est-à-dire que le littoral de la France, de Dunkerque à la frontière d'Espagne, et de l'autre frontière espagnole jusqu'à celle du Piémont, est partagé en cinq grandes divisions, administrées par des préfets maritimes. Ces cinq arrondissements ont pour chefs-lieux Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Chacune de ces divisions a été subdivisée en deux, et l'on a affecté pour la police de la navigation des signes à ces dix subdivisions. Autrefois les armateurs, pour se faire reconnaître de loin, se servaient généralement des pavillons des villes où ils faisaient leurs armemens, ou des pavillons des provinces : on ne leur a pas accordé cette latitude par les dispositions du réglement de 1817. Ils sont obligés de faire arborer sur leurs navires les signes adoptés réglementairement par le ministère. Ces signes ont été arbitrairement formés et composés. Il y en a de deux formes : cornette et pavillon triangulaire; il y a cinq combinaisons différentes de couleurs, comme on le verra par le tableau colorié qui est joint à ces explications. Le seul de ces signes qui rappelle un ancien drapeau provincial, c'est le premier, comportant quatre bandes horizontales alternativement bleues et blanches; ce sont les anciennes couleurs de Dunkerque, celles qu'illustra Jean-Bart.

PAVILLON NATIONAL.

Ce n'est que depuis 1765 que les navires marchands ont le droit de porter les couleurs de la France. Pendant les cent années qui précédèrent cette époque, des pavillons particuliers leur furent assignés, pour des raisons qui tenaient à l'honneur même du pavillon national. Quand l'enseigne française devint blanche, les vaisseaux du roi eurent seuls le privilége de la déployer sur leurs poupes; alors on laissa aux navires des particuliers le pavillon bleu à croix blanche, que les troupes de l'armée de terre et les vaisseaux de l'État ne devaient plus défendre. Cette distinction parut flétrissante aux navigateurs du commerce, quoique le vieux pavillon de la nation fût honorable à porter. Ils y trouvèrent d'ailleurs un désavantage assez grand. Le pavillon blanc, étant celui des bâtimens du roi, était partout l'objet des respects, et nul n'aurait osé manquer aux égards que Louis XIV avait su obtenir pour lui : les transactions faites à l'abri de ce pavillon pouvaient donc être plus faciles, parce qu'il supposait une provision royale, et de promptes réparations obtenues pour les avanies faites au navire qu'il couvrait. Les armateurs et les capitaines s'avisèrent, pour cette raison, dans leurs voyages lointains, d'arborer le pavillon blanc. Plusieurs furent molestés; quelques-uns firent sous cette bannière un trafic honteux qui la compromettait; il y en avait fort peu qui fussent en état de se

Digitized by Google

faire rendre les saluts que les vaisseaux du roi obtenaient toujours, au moins par la force, pour l'enseigne militaire qu'ils montraient aux alliés et aux ennemis de la France. On fut instruit de ces circonstances à la cour, et, le 9 octobre 1661, Loménie fit signer à Louis XIV une ordonnance dont voici la teneur, en abrégé :

« Sa Majesté ayant été informée que plusieurs » particuliers, capitaines, maîtres et patrons de » vaisseaux étant à la mer, et allant en voyage de » long cours, au lieu de porter seulement l'ancien » pavillon de la nation française, *prennent la li-* » *berté* d'arborer le pavillon blanc, pour en tirer » avantage dans leur commerce et navigation, au » préjudice souvent de l'honneur qui y est dû, » qu'ils sacrifient dans les rencontres à leur inté- » rêt particulier, n'étant pas en état de pouvoir » obliger ceux qui le doivent à le rendre, ou ne » sachant pas la manière dont il faut en user dans » de pareilles rencontres..... Fait très-expresses » inhibitions et défenses à tous capitaines, etc.... » de porter le pavillon blanc, qui est réservé à » ses seuls vaisseaux; et veut et ordonne qu'ils » arborent seulement *l'ancien pavillon de la na-* » *tion française, qui est la croix blanche dans un* » *étendard d'étoffe bleue*, avec l'écu des armes de » Sa Majesté sur le tout. »

Cette défense expresse du roi fut assez mal observée par les capitaines; car la cour se vit obligée d'envoyer des bâtiments de guerre en croisère, et notamment sur la côte d'Afrique, les vaisseaux de MM. de Beaulieu et de Pallas, pour contraindre ces marchands à exécuter l'ordonnance. — Le 12 juillet 1670, Colbert, donnant une nouvelle ordonnance sur le service de la marine, rappela, art. 12, la disposition de celle de 1661 sur le pavillon. En 1689, quand le grand ministre fit l'ordonnance célèbre dont, par parenthèse, plusieurs dispositions furent empruntées aux usages de la marine hollandaise et de la marine anglaise, et qui encore aujourd'hui sert de base à notre code maritime et à l'ordonnance du service à la mer, il conserva le texte qui prescrivait le port du pavillon bleu à croix blanche. Seulement il ajouta : « Ou telle autre distinction » qu'ils jugeront à propos, *pourvu que leur en-* » *seigne de poupe ne soit pas entièrement blanche.* » Ce fut alors qu'on vit ces pavillons où le blanc et le bleu se combinaient dans des dispositions sans nombre, au caprice des armateurs, mais toujours avec l'intention manifeste de diminuer le bleu et de faire prédominer le blanc. Pourquoi cette tendance? Était-ce vanité, ou bien intérêt? Je l'ignore. Les documens positifs me manquent pour arriver à la solution de cette question : toujours est-il que chaque marchand se fit son pavillon, et que bien peu de navires portèrent la croix blanche sur le fond bleu.

Soit désir de donner satisfaction à des armateurs qui avaient rendu de grands services, soit volonté de faire revenir les bâtimens du commerce à une unité de pavillon : comme on s'éloignait beaucoup du temps où la croix d'argent sur fond d'azur était le pavillon de la nation, on permit aux marchands de déployer l'enseigne blanche sur la poupe de leurs navires. C'était, comme je l'ai dit plus haut, en 1765. Le pavillon blanc flotta dans les ports, sur les rades et à la mer jusqu'à la fin de 1790; alors il reçut dans son quartier supérieur le nouveau pavillon de beaupré qu'on venait de composer.

Mais ceci est toute une histoire. Je la crois assez curieuse pour être racontée en détail; je demande donc la permission de l'écrire ici. Je dirai les transformations du pavillon et les circonstances auxquelles il les doit; l'origine des trois couleurs; je finirai par l'étymologie des mots *pavillon*, *flamme*, *cornette* et *guidon*, qui représentent les quatre variétés maritimes du signe national.

HISTOIRE DU PAVILLON TRICOLORE.

Une révolte avait éclaté dans l'escadre de Brest aux ordres de M. d'Albert de Riom; c'était le 16 septembre 1790. M. d'Albert en instruisit aussitôt M. de La Luzerne, ministre de la marine, qui communiqua la lettre du chef d'escadre à l'Assemblée nationale. Celle-ci renvoya la lettre et l'instruction de l'affaire à ses comités de marine, des colonies et des recherches. M. Curt, rapporteur de ces comités, proposa un décret qui tendait à faire poursuivre et juger les principaux auteurs de l'insurrection, et ceux de l'insulte faite à M. Bernard de Marigny, major-général de la marine : — on avait planté à sa porte une potence. — Le décret, adopté et sanctionné, fut sans vertu. Les événemens marchaient vite à Brest; l'esprit d'insurrection, arrivé de Saint-Domingue sur le vaisseau *le Léopard*, avait trouvé un aliment au port français dans une assemblée populaire qui s'appliquait à donner à la révolution la même allure qu'à Paris lui imposait un certain parti. Le Code pénal maritime avait été modifié par l'Assemblée nationale; plusieurs articles déplurent aux matelots, ou plutôt aux *Amis de la constitution* de Brest, et l'insubordination prit ce prétexte pour ne plus connaître de bornes. Les comités s'occupèrent de nouveau de cette affaire, et en leur nom M. Menou dit, entre autres choses :

« Le comité regarde comme un moyen efficace » de publier incessamment les règles de l'avance- » ment, et de changer le pavillon blanc en *pavillon* » *aux couleurs nationales;* mais il pense que cette » grâce ne doit être accordée qu'au moment où » l'insubordination aura entièrement cessé. »

Quant au Code pénal, il s'expliquait ainsi :

« On s'est occupé, dans les comités, de savoir » s'il fallait changer quelques articles du Code » pénal de la marine. Nous avons pensé que si » l'inconstance des lois était l'attribut du despo- » tisme, leur immuabilité est celui d'une consti-

Digitized by Google

» tution libre. C'est à des chefs, qui auraient la » confiance des marins, à user avec sagesse, peut-» être avec clémence, des lois que vous avez por-» tées. » (*Moniteur*, 20 août 1790.)

L'Assemblée nationale adopta un projet de résolution, rédigé sur les conclusions de ce rapport, et le pavillon aux couleurs nationales fut décrété. La discussion fut vive sur cette question. Le côté droit de l'assemblée tenait pour le pavillon blanc; Mirabeau et le côté gauche opinaient pour *ce qu'ils croyaient* de nouvelles couleurs nationales. M. de Vandreuil, voulant écarter la proposition, qu'il voyait près de passer, disait :

« J'ai une observation à faire sur le pavillon » qu'on propose d'arborer : c'est le même que » celui des Hollandais. »

M. de La Galissonnière, dans le même intérêt, ajoutait :

« Il est d'autant plus nécessaire de conserver » la couleur de notre pavillon, que ceux des An-» glais et des Hollandais sont aux trois couleurs : » d'ailleurs, vous occasioneriez des dépenses con-» sidérables... Il faut conserver à la monarchie » son ancien pavillon. »

Mirabeau était trop habile pour laisser échapper le pauvre argument tiré des dépenses que le changement de pavillon devait amener, et, dans un discours en réponse à toutes les objections du côté de l'assemblée qui lui était opposé, il jeta cette phrase dont je souligne à dessein les derniers mots, qui me serviront quand je discuterai plus bas l'origine des trois couleurs :

« On a objecté la dépense, comme si la nation, » si longtemps victime des profusions du despo-» tisme, pouvait regretter le prix des *livrées de la* » *liberté*. »

M. de Virieu ouvrit un avis qui finit par triompher; il voulait bien que les couleurs nationales figurassent au pavillon, mais il prétendait que le pavillon restât blanc, quant au fond. Voici comment il exprima sa pensée :

« Je ferai aussi quelques observations sur le pa-» villon qu'on se propose de substituer à celui qui » a toujours fait l'honneur et la gloire du nom fran-» çais. Tous les bons citoyens seraient effrayés si la » couleur était changée. C'est ce pavillon qui a rendu » libre l'Amérique. Un changement tendrait à » anéantir le souvenir de nos victoires et de nos » vertus. Je partage le sentiment qui a engagé » le comité à nous proposer ce signe de notre li-» berté. En conséquence, je demanderai qu'à la » couleur qui fut celle du panache d'Henri IV, se » joignent celles de la liberté conquise, c'est-à-» dire *qu'il y soit joint une bande aux couleurs* » *nationales*. »

Mirabeau repoussa cette proposition comme les autres; il ne vit dans l'intention de conserver le fond blanc qu'une pensée contre-révolutionnaire. Il répondit ensuite à une phrase méprisante de M. de Foucault, qui avait dit :

« Laissez à des enfants ce nouveau hochet des » trois couleurs! »

Voici les paroles de Mirabeau :

« Je dis qu'il est profondément criminel de » mettre en question si une couleur destinée à » nos flottes peut être différente de celle que » l'Assemblée nationale a consacrée, que la nation » et le roi ont adoptée, peut être une couleur » suspecte et proscrite. Je prétends que les véri-» tables conspirateurs, les véritables factieux », — on l'avait accusé de tenir le langage d'un factieux, — « sont ceux qui parlent de préjugés » à ménager, en rappelant nos antiques erreurs » et les malheurs de notre honteux esclavage. »

M. Guilhermy répliqua qu'on ne pouvait vouloir la contre-révolution parce qu'on voulait conserver le drapeau blanc : « Comme si, ajouta-t-il, » lorsque l'oriflamme suspendue à la voûte de » cette salle ne porte pas les couleurs nationales, » elle est un signe de contre-révolution. » On ne répondit point à l'objection. Il semblait, en effet, que, pour être conséquente à elle-même, l'Assemblée nationale aurait dû avoir le drapeau tricolore dans le lieu de ses séances, au lieu de l'étendard, qui, au surplus, était encore celui de l'armée, auquel peu de jours après, seulement, on suspendit une cravate aux couleurs nationales.

L'Assemblée, après ces chauds débats, renvoya à son comité de marine la question de la composition de l'enseigne navale; et, le 24 octobre 1790, un décret, rappelant celui du 21 octobre, ordonna que le pavillon français porterait à l'avenir les couleurs nationales. Voici les dispositions principales de ce décret, qui donnait gain de cause à M. de Virieu.

Art. 1er. « Le pavillon de beaupré sera com-» posé de trois bandes égales et posées vertica-» lement; *celle de ces bandes la plus près du bâton* » *sera rouge*, celle du milieu blanche, et *la troi-* » *sième bleue*. »

(On adoptait cette disposition des bandes verticales pour éviter la ressemblance avec le drapeau hollandais.)

Art. 2. « Le pavillon de poupe portera, dans » son quartier supérieur, le pavillon de beaupré » ci-dessus décrit; cette partie du pavillon sera » exactement le quart de sa totalité, et environ » née d'une bande étroite, dont une moitié de la » longueur sera rouge et l'autre bleue; le reste » du pavillon sera de couleur blanche. Ce pa-» villon sera également celui des vaisseaux de » guerre et des bâtimens de commerce. »

Le comité de la marine fit exécuter sur une feuille de papier un modèle du pavillon de poupe, et l'envoya à M. de Fleurieu, nouvellement nommé ministre de la marine à la place de M. de La Luzerne, qui avait donné sa démission. Ce modèle, je l'ai sous les yeux ; il a été conservé à la section historique par les soins de mon collègue, M. Parisot. Il porte cette suscription, de la main de

M. de Champagny, mort récemment duc de Cadore : « *Certifié conforme au décret de l'Assemblée* » *nationale, le* 11 *novembre* 1790. *J.-B. Nompère,* » *président du comité de la marine.* »

L'espèce de transaction qui avait timbré le pavillon de la monarchie des couleurs nationales, devait déplaire à la république; elle n'y pensa cependant que long-temps après la mort de Louis XVI. Jean-Bon Saint-André, au nom du comité de salut public, proposa, le 27 pluviôse an 11, un décret qui supprimait le fond blanc et changeait l'ordre des couleurs. Ce décret fut adopté en ces termes :

« Art 1er. Le pavillon décrété par l'Assemblée » nationale constituante est supprimé.

» Art. 2. Le pavillon national sera formé des » trois couleurs nationales, disposées en trois » bandes égales posées verticalement, de manière » que *le bleu soit attaché à la gaule du pavillon*, le » blanc au milieu, *et le rouge flottant dans les airs.* »

Jean-Bon ne pouvait proposer un changement si important sans expliquer la pensée du comité de salut public à cet égard. Voici quelques passages de son rapport :

« Un pavillon qui n'est pas celui de la répu- » blique flotte encore sur nos vaisseaux. Les ma- » rins s'en indignent; ils appellent à grands cris » une réforme que vos principes, que l'honneur » de la liberté réclament avec eux.... L'Assem- » blée constituante apporta quelque changement » ou plutôt une légère modification au pavillon » ci-devant royal. Le peuple, fatigué de la tyran- » nie, demandait que tout ce qui en retraçait le » souvenir fût absorbé par les couleurs chéries de » la liberté ; des disputes sérieuses s'élevèrent » dans le sein de cette assemblée sur la forme du » pavillon national. On sentit bien qu'il fallait se » soumettre à l'opinion publique;... mais on tâcha » de l'éluder, même en paraissant la respecter : » on conserva pour le fond la *livrée du tyran.* » — Je souligne ici comme dans le discours de Mirabeau, et je fais remarquer, en passant, les deux expressions de : *livrée du tyran*, et de : *livrées de la liberté*, dont l'une est, selon Jean-Bon Saint-André, une appellation de mépris, tandis que l'autre, dans la pensée de Mirabeau, est une désignation honorable ! Mirabeau et Saint-André se trompaient également, comme on verra plus bas dans la dissertation sur l'origine des trois couleurs. — « Et les couleurs républicaines, relé- » guées dans un coin du pavillon, n'attestèrent, » par la mesquinerie ridicule avec laquelle on les » y avait placées, que le regret de ceux à qui la » puissance du peuple avait arraché ce faible sa- » crifice... Ce pavillon déplut presque également » aux partisans du despotisme et aux amis de la » liberté. Les uns ne virent dans cet alliage bi- » zarre qu'une tache à ce pavillon, flétri par les » Conflans et les Grasse ; les autres n'y virent, » avec plus de raison, qu'une dérision, une cari- » cature outrageante pour le peuple, que l'on » comptait presque pour rien au moment où l'on » proclamait sa souveraineté. L'imitation servile » de la forme anglaise acheva d'indisposer les es- » prits, et ce fut avec beaucoup de peine qu'on » parvint à le faire adopter. » *Moniteur*, nonidi 29 pluviôse an 2 (17 février 1794).

Je ne sais si l'on eut, en effet, beaucoup de peine à faire adopter le pavillon décrété par l'Assemblée nationale. Jean-Bon Saint-André l'atteste; mais c'est pour moi une autorité peu respectable que celle de ce représentant du peuple, depuis que j'ai lu son rapport sur le combat du 13 prairial. Je ne trouve nulle part traces de cette répugnance des matelots ; je ne sais aucune mutinerie à ce sujet, et je suis très-fondé à croire que c'était un argument de plus que le rapporteur du comité de salut public forgeait pour renforcer son opinion.

Ce fut en 1814 qu'il y eut une répugnance manifeste pour l'adoption d'un pavillon que les deux siècles de la république et de l'empire avaient fait complètement oublier; toutefois on n'eut pas de peine à le faire arborer. La marine se soumit à une nécessité, confiante dans l'avenir.

Au 20 mars 1815, le pavillon tricolore fut salué par des acclamations qui disaient assez quels regrets l'avaient accompagné dans son exil.

Cent jours après, l'enseigne blanche remonta à la corne des vaisseaux. Elle eut deux belles journées pendant les quinze ans de sa possession : c'est la journée de Navarin ; c'est le jour de la prise d'Alger !

Juillet 1830 ramena enfin le pavillon aux trois couleurs nationales, dont je vais tâcher d'expliquer l'origine.

ORIGINE DES TROIS COULEURS FRANÇAISES.

On sait quel fut le premier signe de ralliement adopté en 1789 contre la cour et son parti, si fatal au roi; on se rappelle la démission forcée de Necker et les bruits répandus sur l'exil du duc d'Orléans; on se souvient de Camille Desmoulins entrant, le 12 juillet, au jardin du Palais-Royal, montant sur une table un pistolet à la main, criant aux armes ! et arrachant à l'arbre le plus voisin une feuille qu'il met à son chapeau, et qui devient à l'instant la cocarde des patriotes. Tous les arbres sont bientôt dépouillés de leurs feuilles, et, un instant après, des marchandes vendent à tous les coins du palais des touffes de rubans verts, dont les citoyens ornent leurs boutonnières et leurs coiffures, que les femmes placent sur leurs bonnets, sur leurs cœurs, autour de leurs cous, autour de leurs tailles : c'est une fureur, c'est une rage ! La cocarde blanche qui, sous Louis XIII, avait remplacé l'écharpe trop embarrassante pour le soldat, n'est plus gardée que par la troupe et les familiers du château de Versailles; le vert a

Digitized by Google

tué le blanc. Demain, le vert sera tué à son tour !

Les électeurs de Paris, constitués en un comité permanent, le 13 juillet, proclament la nécessité d'organiser sans délai ou, pour mieux dire, de rétablir l'ancienne milice parisienne. Ils prennent un arrêté à cet effet. Mais ils songent à donner une cocarde aux miliciens; laquelle ? ils s'avisent que le vert est la couleur de la livrée des princes cadets, et ils repoussent le vert, que Camille Desmoulins avait pris sans penser à cela. Les couleurs de la ville de Paris leur paraissent convenir à merveille à une milice parisienne; ils arrêtent donc, art. 10 :

« Comme il est nécessaire que chaque membre » de cette milice porte une marque distinctive, » les couleurs de la ville ont été adoptées par » l'assemblée générale des électeurs. En conséquence chacun portera *la cocarde bleue et rouge*. » Tout homme qui sera trouvé avec cette cocarde » sans avoir été enregistré dans l'un des districts » sera remis à la justice du comité permanent. »

Ainsi voilà deux couleurs adoptées : le bleu, qui est venu de l'écu de France aux armes de Paris, avec ses fleurs-de-lis d'or, et le rouge, sur lequel se détache le navire que la Seine a donné aux armes de la vieille capitale de l'Ile-de-France. Mais le blanc, qui, depuis, a séparé ces couleurs, soit que le rouge ait marché devant, comme dans le pavillon de M. Nompère et de la Constituante, soit qu'il ait cédé le pas au bleu, comme dans le pavillon de Jean-Bon Saint-André et de la Convention nationale, le blanc, quand s'est-il introduit dans la cocarde, et comment s'y est-il introduit ? C'est ce que, malgré les plus longues recherches, je n'ai pu parvenir à savoir. J'ai interrogé tous les pamphlets du temps, j'ai cherché dans le *Moniteur*, j'ai fait un appel aux souvenirs de tous les contemporains de la cocarde tricolore naissante; rien. Les livres sont muets, les hommes ont oublié.

On a dit bien des choses, mais sur quels fondemens ? on a dit que les trois couleurs représentaient les trois ordres; le bleu appartenant au tiers, le rouge à la noblesse, le blanc au clergé. Je ne trouve la preuve de cela nulle part, je n'en trouve même pas d'indices raisonnables.

Pourquoi le bleu appartiendrait-il au tiers-état? Serait-ce pour rappeler l'origine des premiers Français, dont les blasonneurs de l'écu des armoiries de France, et Fauchet après eux, ont dit que descendus des Sicambres, habitans des marais de la Frise, ils durent adopter « le champ d'azur qui ressemble à l'eau, laquelle étant reposée prend la couleur du ciel, » et y placer « la fleur de pavillée qui est un petit lis jaune qui croît dans les marais de ce pays ? » C'est peut-être beaucoup d'ingéniosité perdue que cette explication de l'écu des anciens rois français, mais à coup sûr il n'y a rien là de bien convaincant. Quant au rouge de la noblesse, est-ce parce qu'elle portait les armes et avait comme le privilége de répandre son sang ? Et le clergé avec sa couleur blanche, est-ce à cause de sa pureté, de sa chasteté ! Tout cela jeux d'esprit, joujoux d'enfans.

Si la révolution française s'était arrêtée à de si petites choses, elle serait risible. Elle avait besoin d'une cocarde pour l'opposer à celle de Versailles, elle voulait se séparer de la cour, mais elle ne songeait pas encore à se séparer de Louis XVI; elle joignit le blanc de la cocarde du roi au bleu et au rouge de la cocarde parisienne. Les choses ont pu se passer ainsi, je ne l'affirme point, mais il y a du moins un ordre logique dans ces idées de composition pour la cocarde nationale.

Quelques personnes, de celles même qui ont porté les premières la cocarde aux trois couleurs, et qui ont pu être dans le secret, affirment que ce fut à cause du duc d'Orléans que l'on prit cet emblême en remplacement de la cocarde verte. La position du duc d'Orléans à cette époque, son influence, la popularité dont il jouissait, ont dû faire adopter cette opinion : mais la singulière chose que celle-là, si elle est vraie !

Nous avons entendu Mirabeau adopter avec sa chaleur ordinaire les *livrées de la liberté*, et ces *livrées* qu'il glorifiait, c'étaient celles du roi ! oui, du roi. Qu'on les ait prises ou non à cause du duc d'Orléans, toujours est-il que les trois couleurs étaient celles de la livrée de Louis XVI comme elles l'étaient de la livrée de Louis XV, qui n'avait pas changé celle de Louis XIV et de Henri III ! Ainsi, dans l'entraînement des passions, tout valait mieux que la cocarde blanche, et pour renier le panache d'Henri IV, on prenait la livrée de Henri III !

Que cette livrée soit aux couleurs rouge, blanche et bleue, c'est là ce que tout le monde sait; c'est ce dont Mirabeau, ni les auteurs de la cocarde nationale ne se souvinrent quand ils arborèrent un signe de ralliement contre le parti opposé à la révolution. Ils prirent la livrée du duc d'Orléans, sans regarder la livrée de Louis XVI qui était aux mêmes couleurs, et pour éviter la *livrée du tyran*, comme disait Jean-Bon Saint-André, on se plaçait sous la protection de la livrée de quatre rois tous plus tyrans que Louis XVI !

Au reste, avant 1789 on avait vu le pavillon de la galère réale porter les trois couleurs. Ce pavillon, pendu comme une cornette, était en effet partagé en trois bandes horizontales dont la plus haute et la plus basse étaient rouges et celle du milieu était blanche. Sur la blanche était l'écu d'azur des armes de France.

Les couleurs de la famille royale étaient depuis long-temps le bleu, le blanc et le rouge. Je lis dans le tome 5 des *Monumens de la Monarchie*, que les Suisses de la garde de Henri III étaient « vêtus d'habits blancs à coupures remplies l'une » entre l'autre de taffetas rouge et gros bleu, avec » un bas bleu et un bas blanc; » que « les pages » du roi portaient des chamarrures blanches et » rouges sur un fond bleu, avec des chapeaux rou- » ges; » enfin que « les valets de pied de sa ma-

Digitized by Google

» jesté avaient l'habit bleu garni de rubans rouges, » et portaient les bas blancs. »

Breneton de Morange de Perrins, dans son *Traité des Marques nationales*, ouvrage où sont minutieusement enregistrées toutes les choses de l'étiquette ancienne, dit que « Philippe de France, » duc d'Orléans, frère unique de Louis XIV, prit » pour sa livrée un fond rouge doublé de bleu, » galonné de deux galons accostés, l'un blanc et » l'autre bleu, et tous deux limbés ou brodés d'un » échiquier de blanc et de rouge de deux traits, ce » qui est devenu une livrée héréditaire pour tous » les descendans mâles de ce prince. » Cette livrée, que le duc d'Orléans avait prise parce qu'au roi seul et au prince royal appartenait l'habit bleu aux galons rouge et blanc, avait été portée déjà par Gaston de France, duc d'Orléans, frère puîné de Louis XIII, qui la tenait des grands-ducs de Toscane, de la maison de Médicis, ses aïeux maternels (1).

Quant à Louis XIV, avant son mariage, les galons de sa livrée étaient aux trois couleurs blanche, rouge et bleue, en échiquier à carreaux opposés les uns aux autres : les tableaux de Vandermeulen et les tapisseries de la couronne font foi de cette disposition. Après son mariage, le galon fut blanc et rouge sur l'habit bleu, comme nous l'avons vu encore sous Louis XVIII.

Il n'y a donc aucun doute sur l'ancienneté des trois couleurs nationales accolées dans la livrée de l'ancienne maison royale et dans celle des ducs d'Orléans. Jean-Bon Saint-André, Mirabeau, et ceux qui ont rejeté le blanc pour le tricolore, afin de se délivrer seulement de la livrée des tyrans, n'ont donc pas su ce qu'ils faisaient ; ils nous ont donné un autre drapeau, une autre cocarde, sans se douter qu'ils prenaient les anciennes couleurs nationales et royales, et rejetaient la cocarde blanche sans se rappeler que Henri IV l'avait prise parce qu'elle était celle des Huguenots, et en opposition à la cocarde et à l'écharpe rouge des catholiques.

Dans les guerres de religion, les partis prirent l'un contre l'autre les couleurs alternativement anglaises et françaises. Ces couleurs avaient d'abord été adoptées après les croisades, la croix rouge par la France, la croix blanche par l'Angleterre. Sous Philippe de Valois les deux nations échangèrent leurs couleurs : alors la dévotion à la Vierge avait fait désirer en France cette permutation. C'est le bon Auguste Galland qui nous apprend cela dans son traité des *Enseignes et Etendards de France*, imprimé à Paris en 1636. Ce dissertateur consciencieux et savant donne sur les trois bannières successives de France des détails curieux où je trouve une origine, que je crois certaine, des trois couleurs réunies en notre pavillon, et que nous avons prises à la livrée d'Orléans, c'est-à-dire à la livrée royale.

La première bannière française fut la chappe (*cappa*, manteau, d'où chapelle, chapelain, pour désigner le reliquaire qui renfermait la chappe et le clerc qui portait ce reliquaire), la chappe de saint Martin. Elle était bleue. L'oriflamme la remplaça ; celle-ci était de cendal (*sandal* (arabe), taffetas), couleur de flamme d'or, ayant la splendeur rouge, comme disent les anciens auteurs. A son tour l'oriflamme fut abandonnée pour la cornette blanche : ce fut au temps de Charles VII. Les couleurs de ces trois étendards furent mêlées et formèrent la livrée des rois de France. Je regarde cela comme certain. Galland et Breneton de Morange ne font pas difficulté de le croire, et je crois que M. Alexandre Dumas, dans *Gaule et France*, a adopté cette opinion, qui me paraît plus raisonnable cent fois que celle de ces faiseurs d'origines ingénieusement arrangées qui disent : Le blanc nous vient des Gaulois, le rouge des Francs, et le bleu de l'écu des rois de France.

Que le bleu, l'azur, soit royal, c'est reçu ; mais le rouge, pourquoi serait-il franc ? où ont-ils vu cela ? Quant au blanc, le donnent-ils aux Gaulois à cause de l'analogie du nom de ce peuple avec la racine laiteuse de quelques mots latins ? ou bien disent-ils comme Galland que je citais à l'instant : « La couleur blanche est adoptée dès long-temps » par les Français parce que sa candeur convient » à leurs mœurs ? »

Je tiens pour la fusion des trois antiques bannières nationales. Elle a fait la livrée des maisons régnantes depuis Henri III, et peut-être avant, jusqu'à Louis XVI, ce n'est pas ma faute ; cette *livrée* est devenue celle de la *liberté*, par hasard ou par l'ignorance des hommes ardens qui la reçurent toute faite du Palais-Royal en 1789, j'en suis bien aise ; car enfin c'est notre pavillon, notre drapeau glorieux qui a fait en vainqueur le tour de l'Europe, où il est encore en vénération aujourd'hui qu'il a servi d'emblême à notre pacifique révolution de 1830 ! Je l'avoue, ce n'est pas sans orgueil que Français, fier de nos aïeux, j'y puis trouver la réunion des trois étendards sous lesquels nos pères marchèrent à la victoire pendant une douzaine de siècles !

ÉTYMOLOGIES.

A *pavillon* d'abord. Et commençons par mettre hors de cause M. Du Pavillon, à qui une erreur as-

(1) Les trois couleurs n'appartenaient pas, en Italie, à la seule maison de Médicis : la maison Buonaparte les portait aussi dans ses armes. Cette singularité est attestée par le jeune Napoléon-Louis Bonaparte, dans une dissertation très-curieuse, que le fils de l'ancien roi de Hollande publia à Florence en 1830, à la tête d'une traduction du *Sac de Rome*, dont on croit que Jacques Buonaparte est l'auteur. Dans cette dissertation, Napoléon-Louis établit que sa famille descend d'un Trévisan célèbre, nommé Jean Buonaparte, député par Trévise auprès du gouvernement de Padoue pour traiter des intérêts politiques de sa ville natale, en 1178. Ainsi, d'après son neveu, Napoléon Ier, empereur des Français et roi d'Italie, était d'une noblesse qui datait au moins du douzième siècle ; il avait dans ses armes les trois couleurs ; et ce qui n'est pas moins singulier, l'écu de sa maison trévisane et florentine était timbré de fleurs de lys.

Digitized by Google

sez répandue a fait gratuitement l'honneur d'avoir imposé son nom aux drapeaux maritimes. Du Pavillon servait dans la marine vers le milieu du dernier siècle, et j'ai rapporté une ordonnance de Louis XIV (celle de 1661) qui parle de l'*ancien pavillon* français. Le mot *pavillon* est donc dans la langue maritime depuis Louis XIII au moins; M. Du Pavillon n'a rien à y prétendre.

Faut-il voir dans *pavillon* un diminutif de *pavois*, et aller chercher dans le mot latin *pavire* l'origine de ce terme? Bien que depuis assez long-temps les pavillons soient employés dans le pavoisement des navires aux jours de fêtes, je rejette cette filiation, parce que je ne vois point d'analogie ancienne entre l'étendard et la bande d'étoffe (*pavois*) qui recouvrait la pavesade, c'est-à-dire la rangée de boucliers du pavois placés autour du vaisseau pour garantir les hommes pendant le combat. J'aime mieux voir dans *pavillon* le papillon, comme il est dans l'origine avouée de la tente appelée pavillon.

Pavillon n'est qu'une figure, une image. Quand on vit la tente faite de riches et éclatans tissus, retroussée des deux côtés de son entrée principale, comme si elle ouvrait ses ailes pour prendre son essor, on fut frappé du rapport que présentait cette forme avec celle du papillon. Ici je n'invente pas; je retrouve partout dans une latinité respectable *papilio* pour désigner la tente. Pline l'a employé plusieurs fois.

La langue maritime est imagée, poétique, riche de figures hardies ou gracieuses, ce que je crois avoir démontré par le travail étymologique placé dans mes *Mémoires d'Archéologie navale*, publiés en 1839; cette langue admet une foule de mots qui ne sont autre chose que des métonymies ou des métaphores. Eh bien! *pavillon* (bannière) est un trope aussi; c'est ce que la rhétorique nomme une hypotypose. Le marin, dans le drapeau flottant avec ses couleurs vives et brillantes au soleil, a vu le papillon, et pour lui l'étendard du vaisseau est devenu le papillon. Qu'ensuite le P se soit changé en V, ce n'est pas chose merveilleuse, bien que la transformation soit rare. Voyez que de modifications a subies *quitran* pour devenir *goudron*, et étonnez-vous encore de quelque chose! Les Italiens ont *paviglione* qui veut dire papillon aussi bien que *papellone*. Les Anglais disent *flag*, les Hollandais *vlag*; ces deux mots de commune origine m'ont tout l'air d'une onomatopée. N'est-ce pas le flac-flac ou claquement du pavillon fouettant l'air dans lequel il s'agite? Les Portugais et les Espagnols ont conservé *bandeira*, la bannière, qui vient du vieux mot allemand *banner*, d'autres disent de l'arabe.

Flamme est une figure de comparaison, aussi bien que *pavillon*. Cette longue bande, affilée comme une langue quand elle ondule au vent, a tous les mouvemens de la flamme ou langue de feu. Rien n'est plus juste que cette image, qui, au surplus, est antique; témoin les *flammes* qui ont légué aux hulans et à nos anciens hussards la *flamme*, ornement déployé de leurs sackos, et aux artilleurs la mèche de crins rouges qui flotte, et, par sa forme comme par sa couleur, rappelle la flamme ardente de la grenade embrasée (1). L'Italien a *flamme* et *flammeolo*. Autrefois la flamme était une langue fendue à son extrémité; aussi les Flamands l'appelaient-ils *splies-tong* (fendue langue). Les Anglais ont plusieurs mots pour exprimer ce que nous appelons *flamme*: *streamer*, *pendant* et *pennant*. Le dernier, c'est notre ancien *pennon*, gardé aussi par les Italiens (*pennone*); le second est une figure comme le premier. *Pendant*, c'est la banderole longue, et qui pend parce qu'elle est longue; *streamer*, c'est la bande d'étoffe qui serpente et a l'air de couler.

Pour *cornette*, ai-je besoin d'aller en chercher l'étymologie dans cette espèce de coiffure de soie de couleur que les chevaliers mettaient autrefois sur leurs casques, et qui, selon plusieurs auteurs, fut portée ensuite par leurs écuyers comme les étendards particuliers de ces chevaliers? C'est bien là l'origine des cornettes de cavalerie; mais pour la marine n'allons pas si loin! La cornette est un pavillon qui a deux *cornes*, et voilà tout. Les bâtimens marchands ne peuvent jamais porter la cornette, si quelquefois ils peuvent arborer la flamme.

Le *guidon* est une variété de la cornette; il n'est pas envergué sur un bâton comme elle, comme les anciennes bannières, comme les grandes banderoles des galères. Qui sait la valeur du verbe guider, sait ce que veut dire *guidon*. Dans la marine de Louis XIV le guidon n'était pas en usage; il l'était seulement dans les troupes à cheval. Les navires du commerce ne la portent pas plus que la cornette. Ce sont des signes militaires, des marques de commandement. Le *guidon* appartient au capitaine de vaisseau, chef d'une division d'au moins trois bâtimens de guerre; la cornette désigne le commandement d'une division de trois, ou plus, bâtimens de l'Etat, exercé par un capitaine de frégate ou un officier de grade inférieur à celui de ce capitaine.

Me voilà parvenu à la fin d'un travail auquel j'aurais pu donner un plus grand intérêt si j'étais plus savant, mais auquel je n'aurais pu donner plus de soins. Je dois peut-être m'excuser d'avoir été si long; mais j'atteste que j'ai abrégé beaucoup. La matière était ample, le sujet curieux, et au bon temps où l'on avait le courage de lire les grands traités, dans ce temps où écrivaient Fauchet, le père Daniel, Allard, Morange de Perrins, Guignard et Auguste Galland, on en aurait fait un volume. Que les lecteurs me pardonnent donc et s'estiment heureux d'en être quittes pour quelques pages!

A. Jal.

(1) Meursius, dans sa traduction des *Tactiques* de l'empereur Léon, dit: *Signum aliquod in tua trireme, sive flamulum, sive aliud*, etc. On voit que ce signe était appliqué à la marine au moins dès le dixième siècle.

Digitized by Google

FRANCE MARITIME

Digitized by Google

MACHINE A MATER

DE BREST.

Elle est là, sur la rive gauche du port, à quelque distance de son entrée, entre la batterie couverte et la grille dite de *la mâture*, au pied des hauts rochers qui servaient de base à l'ancien château de Brest; elle s'élance dans l'air comme un jet incliné, et se présente à l'observateur qui entre dans le port par la rade comme le trait le plus en relief dans le beau panorama maritime qu'il a devant lui. Du quai solide qui lui sert de piédestal, son système aérien s'élève, domine, et semble commander à tous les autres appareils, qui abondent dans un arsenal maritime, et en constituent l'importance spéciale. Quand le regard a mesuré la hauteur et la pose de cette machine gigantesque, et que la pensée compare les efforts immenses, qu'elle est appelée à supporter, on ne peut se défendre d'un doute vague, auquel succède rapidement un sentiment d'admiration, quand on demeure convaincu de la solidité infaillible et de la force toute puissante de ce colossal appareil, dans toutes les épreuves où il est appelé à fonctionner.

Pour bien reconnaître l'utilité d'une machine à mâter, il faut connaître les procédés longs, pénibles et dangereux, qu'elle est destinée à remplacer dans le même but; pour bien comprendre le génie de sa structure, il faut comprendre aussi le poids et la forme de l'énorme volume qu'il lui faut enlever et suspendre dans l'espace, pour le déposer ensuite convenablement dans le vaisseau qui vient se placer au-dessous pour le recevoir : c'est ce que nous allons essayer de développer.

Pour cela, nous supposerons un vaisseau de cent vingt canons, entièrement libre de toute charge et nu de tous mâts, tel qu'il peut être quand il sort des mains du constructeur, et qu'il doit recevoir d'abord ses bas mâts, c'est-à-dire ceux sur lesquels se superpose tout cet édifice hardi et élégant de mâts, de vergues, de cordages et de voiles qui le rend navigable.

Disons que l'un des bas mâts majeurs, le grand, par exemple, pour un bâtiment pris parmi ceux de moyenne grandeur, tel qu'une frégate de quarante canons, est tel, qu'il ne trouve plus de comparaison dans les plus gros arbres. Qu'on juge ainsi de la dimension du grand mât d'un vaisseau de cent vingt canons!... aussi ne l'obtient-on que par la réunion savante de dix ou quinze arbres choisis parmi les plus forts et les plus droits, lesquels sont liés ensemble par d'ingénieuses endentes; façonnés, arrondis et consolidés dans leur assemblage par de nombreux cercles de fer.

Les proportions de ce mât, déterminées par des théories qui ont pour base la plus grande largeur du vaisseau, et qui, dans l'exemple que nous avons pris, est de cinquante pieds environ, sont de cent vingt-cinq pieds pour sa longueur, et de trois pieds pour son diamètre moyen; ce qui donne mille six cent quatre-vingt-sept pieds cubes de bois pour valeur de sa solidité, lesquels, à raison de cinquante livres par chaque pied cube pour le bois de sapin du nord (selon Bourdé de Villehuette), donnent quatre-vingt-quatre mille trois cent cinquante livres pour le poids du bois qui compose le mât; auquel poids il faut ajouter celui de trente cercles en fer, de cent livres chaque, terme moyen; celui des clous, des chevilles; celui d'une pièce en bois de chêne pour *jumelle;* celui de deux autres pièces de chêne pour *jotteraux;* et enfin celui des cordages pour *roustures* de la jumelle.

Voilà donc le poids et le volume que la machine à mâter doit supporter, en l'élevant, dans le sens de sa longueur, assez haut pour que le bout inférieur du mât (l'*emplanture*) soit assez élevé au-dessus du vaisseau pour se présenter dans les ouvertures des ponts (*étambrics*) destinées à le recevoir. Or, dans l'état *lége* où nous avons pris le vaisseau, son pont supérieur n'est pas élevé à moins de trente pieds au-dessus de la mer; si l'on ajoute la hauteur de l'*accastillage*, le bout inférieur du mât doit être élevé de trente-six ou trente-huit pieds.

Cette machine consiste en deux hauts mâts, ou *bigues*, composés chacun de plusieurs pièces ingénieusement assemblées. Ces deux mâts, réunis par leurs têtes, s'écartent par leurs pieds, selon un angle aigu, comme celui d'une *chèvre*, et sont dans cette disposition fortement tenus par des traverses ou clefs qui les lient de distance en distance. Ces deux bigues sont plantées, par leurs extrémités inférieures, dans la maçonnerie, et sur le bord d'un quai ou plate-forme solidement construite, et de manière qu'elles inclinent au-dessus de la mer, en s'écartant de la verticale, pour que leur tête réponde perpendiculairement au milieu des vaisseaux qu'on amène le long de ce quai, et sous la machine, pour y recevoir ses bas mâts. La hauteur de ces bigues dans les ports de l'Etat est de cent trente-huit à cent quarante pieds, et leur *quette* ou saillie au-dessus de la mer est de vingt-quatre pieds. Dans cette position inclinée, ces deux bigues principales sont contenues et affermies en arrière par un ou deux mâts obliquement placés en arcs-boutans, endentés artistement avec les liaisons des bigues et le sol, et sont eux-mêmes liés et contenus par des clefs ou traverses. On établit en outre, sur les côtés et sur le derrière de la machine, plusieurs *haubans* ou étais en filin; les uns frappés à la tête des bigues, les autres à différens endroits entre la tête et les deux tiers de leur hauteur, et qui sont fortement ridés sur des moufles ou caps-de-moutons invariablement fixés dans la maçonnerie de la plate-forme, ou à quelque autre point fixe du

Digitized by Google

terrain en arrière. Voilà pour la solidité de la machine. Quant à son mécanisme, il consiste en plusieurs gros palans ou caliornes dont les *garans* en franc funin, de cinq ou six pouces de grosseur, sont fixés à la tête des bigues, en passant dans plusieurs rouets de fonte établis dans un bloc de bois ou charpente qui tient le haut des deux bigues et sert comme de chapeau à la machine, pour passer par des retours correspondans dans les moufles d'appareil que l'on fixe sur le mât à soulever. Ces garans ou funins, après avoir passé dans des rouets de retour pratiqués dans le bas des bigues, vont ensuite se rouler sur un tambour ou espèce de treuil porté sur deux montans perpendiculaires derrière les bigues, et qui tourne au moyen de deux roues mises en mouvement par des hommes qui marchent dans l'intérieur; les autres garans et cordages se manœuvrent par des *cabestans*.

Dans la machine à mâter de Brest on ne se sert que de cabestans; ils sont au nombre de six établis sur la plate-forme. Cette plate-forme, pavée en dalles de granit, est entourée de maisonnettes, servant de magasins pour ramasser les francs-funins, les poulies, les caliornes et tous les objets meubles qui servent dans les opérations de la machine; le logement d'un ou plusieurs gardiens, les guérites des sentinelles et de tous les surveillans préposés à la garde et à la conservation de cette machine importante, figurent à côté des magasins. Le mouvement et l'attention presque toujours en instance autour de son pied suffiraient pour en révéler l'importance, si déjà l'on n'en était convaincu par les impressions qu'on éprouve à l'aspect sévère de l'appareil colossal.

La machine à mâter de Brest a cela de remarquable, que la maçonnerie extérieure du côté de l'eau est ingénieusement inclinée et arquée dans le sens inverse de la forme extérieure des vaisseaux qui l'accostent, ce qui leur permet de s'approcher du pied des bigues, lesquelles, en raison de cela, n'ont pas besoin d'être aussi grandement inclinées pour que leur tête réponde au milieu du bâtiment.

Lorsqu'il s'agit de mâter un vaisseau, avant d'y procéder, la machine est scrupuleusement examinée dans toutes ses parties, depuis la tête jusqu'à la plate-forme. Le moindre doute sur la solidité la plus parfaite est tout de suite l'objet d'un remède réparateur et propre à rendre toute confiance; cela fait, le mât, tout garni de ses *estropes* d'appareil, de ses *élingues*, *cravates*, *cortahuts*, *guides* ou *rabans*, est amené, à la mer haute, sous la machine à mâter. Les caliornes sont crochées dans les *estropes* placées de manière que les points de suspension étant pris du côté de la tête du mât, à certaine distance de son centre de pesanteur, le mât doit nécessairement être enlevé par la machine en présentant son pied ou emplanture en bas. Lorsqu'il se trouve assez élevé pour que son pied passe librement au-dessus du pont du vaisseau, celui-ci est amené au-dessous, en présentant son étambraie au pied du mât, qui, en descendant et conduit par les guides, s'y engage; ses faces sont alors présentées convenablement, tandis que les cabestans, qui *déviront*, le laissent descendre, conduit d'étambraie en étambraie, jusqu'à ce que son emplanture aille se reposer dans le fond du vaisseau, sur la carlingue, dans un appareil de charpente disposé pour le recevoir.

C'est ici que l'on reconnaît l'utilité bénéficiable de la machine à mâter, et sa supériorité sur les moyens employés en son absence. L'opération pour le placement d'un mât ne dure pas tellement de temps que les quatre bas mâts d'un vaisseau ne puissent être mâtés dans une seule journée, sans encombre, sans danger. Il n'en est pas ainsi pour la même opération avec d'autres moyens.

La machine à mâter de Lorient est une des plus gracieuses et des plus hardies entre celles que possèdent nos ports de mer. Nous en parlerons.

On cite aussi celle de Copenhague placée sur une tour dont l'élévation fait les trois quarts du système; les bigues en sont très-courtes et l'assemblage peu compliqué.

P. Luco.

SCÈNES MARITIMES.

I.

> Ces climats sont comme leurs habitans: belle nature, mais avec des passions soudaines et terribles!
>
> Le capitaine Girard.

C'était un beau jour, un de ces jours de chaleur et de sérénité partout inconnus ailleurs que sous les tropiques. Le ciel était si pur, que la lumière semblait, sur son bleu vif, descendre ou circuler en pluie d'or: les yeux, malgré le cliquotement des paupières, en étaient éblouis. C'était à peine pourtant si à la hauteur méridienne du soleil il pouvait être onze heures et demie; le dernier quart de la journée marine allait finir à bord de *la Bayadère*.

Si par malheur vous eussiez, en 1817, demandé sur les quais de quelques-uns de nos ports, ce que c'était que *la Bayadère*, aux marins qui avaient couru dans ses eaux, ce n'eût été qu'après vous avoir mesuré d'un long regard de défiance qu'ils vous eussent fait part de leurs superstitions et de leurs craintes. Il y avait une telle puissance de fatalité dans ses rencontres, que dès qu'ils apercevaient blanchir à l'horizon ses voiles, étonnés de la rapidité de sa marche, les matelots lui supposaient sur leur navire le charme de fascination qu'ont les ailes de l'épervier sur les petits oiseaux. Malheur à ceux qu'elle raccrochait dans ses courses! Lui résister eût été imprudence, car la belle avait on-

gles et dents : ce n'eût point alors été tout bonheur que ses étreintes, ni ses baisers toute volupté. Dût-elle en les touchant les briser, jamais, sans qu'elle ne s'en fût rendue maîtresse, elle n'abandonnait ceux vers qui s'était dirigée sa poulaine : c'était, certes, pourtant un bien joli trois-mâts !

Ce jour-là surtout il fallait la voir avec son corset d'airain, auquel les flots empruntaient des reflets métalliques; sa ceinture rouge, que relevaient en broderie noire les caronades de ses sabords, et toutes ses voiles dehors, et toutes ses bonnettes gréées ; il fallait la voir, vive et joyeuse, filer ses dix nœuds sous une brise de nord-est pour oublier ses funèbres appréhensions. La houle, par son mouvement régulier, révélait à sa marche tous les secrets de la coquetterie. A ses légères façons, qui semblaient des caprices de femme ; au gracieux balancement de sa mâture, penchée en arrière comme la taille de trois danseuses, vous eussiez dit un de ces êtres fantastiques que l'imagination, dans ses rêves, compose des lignes les plus suaves, pare des formes les plus harmonieuses. La couleur foncée de la mer contribuait encore à relever l'éclat et la légèreté de cette jolie corvette, en donnant par des tons chauds plus de répulsif à ses blanches voiles et à son élégant bastingage.

Ceux qui n'ont vu la mer que du haut de nos falaises ignorent quel caractère de spectacle les solitudes de l'Océan offrent sous la zone torride.

Ce ne sont plus ces eaux basses, ces eaux pâles, blanchâtres sur le sable, vertes sur les rochers ; ces eaux qui, calmes et planes par un matin de printemps, semblent, à la brise qui les balance, aux mille courans qui les veinent, la gorge nue d'une jeune femme ; mais des mers dont la couleur est foncée comme les abîmes sont profonds ; des mers qui n'ont d'horizons que leurs flots et le ciel. Là tout est imposant, tout est sévère, tout est sombre ; il y a des menaces jusque dans leurs sourires.

La chaleur était si vive, que, malgré la brise, belle au matin, mais qui commençait à faiblir, on avait été obligé de déployer une tente pour abriter l'équipage et préserver le pont. Couchés et assis sur le gaillard d'avant, les matelots dormaient ou se livraient à ces causeries de pied de mâts, grosses étincelles qui craquent, franches gaillardises, pétulantes joyeusetés, dont la manœuvre leur laissait le loisir.

« Allons, tais ta goule, serpent, disait d'un ton brusque, à un novice, un vieux marin, que le sifflet à chaîne d'argent suspendu à son cou désignait pour le contre-maître. Crains-tu que le vent ne vienne pas assez vite sans tes sifflemens ?

— N'ayez pas peur, maître Jacques ; de ce temps-là saint Antoine est sourd [1].

[1] Saint Antoine est pour les matelots l'Eole de la liturgie chrétienne.

— Laisse faire et file toujours ton nœud, nous en causerons plus tard. C'est le diable que ces voyages commencés un vendredi ; il n'est pas toujours aisé d'en attraper la queue.

— Allons donc ! Est-ce que vous croyez à toutes ces bêtises-là ?

— Bêtises ! Je n'entre pas là-dedans ; je crois ce que je crois : voilà ! mais, comme dit le vieux, la semaine qui vient n'est pas passée. Veille à la dorade, je ne te dis que cela.

— Eh bien ! quand il tomberait du vent, quel mal ? on mangerait du ris.

— Et tu jouirais de te patiner aux garcettes, n'est-ce pas ?

— Pourquoi non, s'il y a tant seulement comme qui dirait un coup de croc à lever après ? ça ne vaut-il pas mieux dans l'estomac qu'un coup de barre d'anspect, quoi ?

— On t'en donnera, mais au bout d'une gaffe. Crains plutôt, avec ce temps-là, de charger à plein d'eau salée. »

Le capitaine, qui, sombre et préoccupé, se promenait sur l'arrière, s'était approché pour écouter la fin de la conversation des deux marins.

C'était un de ces vieux loups de mer qui ne connaissent d'autre patrie que les flots. Enfant, un coin de voile avait été son hamac ; un grelin, une rame ses hochets, et depuis, bien des planches avaient passé sous ses pieds. Pas une expédition marquante de flibusterie dont il n'eût eu sa part : butin ou danger, n'importe.

Naturellement doué d'une constitution puissante, son corps, dans cette sphère d'activité où l'avait ballotté une vie aventureuse, s'était encore développé en force et en passions contre lesquelles, jusqu'à ce jour, le temps avait été sans puissance. Ses traits, fermes et moulés comme en granit, sa verte vigueur, son activité continuelle, le feu de ses regards, rien n'eût fait deviner son âge, si ses cheveux grisonnans et le blanc cendré de ses épais sourcils ne l'eussent accusé de vieillesse : c'était un volcan sous de la neige. Cependant les accidens d'une existence d'orages, dont le hasard lui avait fait tant de fois tromper les dangers, lui avaient donné, comme à tous les hommes dont la vie s'est développée dans un cercle de tempêtes, cette foi aux pressentimens qui, s'ils ne sont les insinuations d'un instinct d'âme, reçoivent pourtant souvent, de l'accord des circonstances, un caractère qui ferait croire à leur réalité. Aussi, chaque fois que le contre-maître avait parlé de ses superstitieuses prévisions, l'espèce de sourire sinistre qui avait froncé les lèvres du commandant avait-il semblé dire que les appréhensions du vieux matelot n'étaient point sans rapports avec ses pensées. A plusieurs reprises même ses yeux et ses pas s'étaient dirigés vers son lieutenant, comme s'il eût eu des ordres à lui transmettre ; mais chaque fois il s'était détourné, retenu sans doute par une détermination nouvelle.

Digitized by Google

Le lieutenant, cédant au poids du jour, à demi couché sur une cage à poule, la tête appuyée sur le bastingage, se livrait à cette vague somnolence que le marin regarde comme du bonheur dans la quiétude de ses longues journées de calme blanc; espèce de *far niente* où, pendant que ses yeux suivent instinctivement les petits nuages blanchâtres que, par ses bouffées régulières, perle dans l'air la fumée de son cigare ou de sa pipe, ses idées, légères comme les derniers rêves, semblent oublier sa vie de privations et d'isolement.

La fin de son tabac rompit ce léger sommeil.

« Midi vient à propos : tabac et quart, tout finit à la fois. Holà ! les causeurs !....

— Lieutenant ! dit le capitaine, à l'instant où l'officier s'en allait activer la bordée de service.

— Plaît-il, commandant?

— Un mot ! » Ils s'approchèrent de l'arrière.

« Eh bien ! que trouves-tu du temps?

— Magnifique ! Voyez la mer et ses horizons de mirage : on dirait une glace de Venise encadrée dans de l'or.

— Et ce vent qui tombe?

— Que voulez-vous? Ces parages sont, il est vrai, infestés de croiseurs anglais; mais le calme est pour tous, et qu'elle les chasse ou qu'elle les fuie, *la Bayadère* se rit d'eux. »

Le capitaine secoua la tête, et, après quelques momens de silence, reprit d'un ton brusque, sans cesser d'être affectueux :

« Tu sais que l'embarcation est solide. » Il fit une nouvelle pause avant de poursuivre. « Voiles, mâture, gréement d'usage ou de rechange, tout est neuf. » Le lieutenant répondit par un hochement de tête approbatif. « Des munitions : on en dépensera long-temps que l'on n'en manquera pas encore; les soutes comme les gargoussiers sont pleines de poudre; magasins et parcs de bord, tout est garni de boulets; fusils, pistolets, demi-piques, tu le sais encore, *la Bayadère* en a de reste. »

On eût pu lire dans les yeux du jeune officier l'appel des dangers, persuadé qu'il était, le brave lieutenant, qu'advînt l'ennemi, *la Bayadère* le caresserait comme elle était belle.

« Eh bien ! jure-moi que tant qu'il te restera une planche sous les pieds, tu ne la rendras jamais.

— Moi, commandant !

— Commandant !.... avant peu tu le seras.

— Je ne vous comprends pas.

— Possible ! mais ce n'est pas de me comprendre : c'est ta parole que je te demande.

— Expliquez-vous...

— Que veux-tu que je t'explique des choses que je ne conçois pas moi-même? Un instinct que je voudrais nier et qui me glace; des idées, des pressentimens que je n'ose m'avouer à moi-même... Tu en rirais; et pourtant ils ne m'ont point trompé, moi, ces pressentimens ! »

Il fit un court silence, durant lequel son esprit parut se reporter dans ses souvenirs ; il reprit presque aussitôt :

« Il y a bien long-temps que pour la première fois j'ai senti la fumée. Depuis, combien de combats !... Certes, pour en connaître le nombre, il faudrait multiplier celui de mes courses; eh bien ! une fois seulement j'ai éprouvé ces appréhensions. Comme toi, j'étais officier alors; comme toi, je voulus aussi les combattre ; je les regardais comme des mensonges, je les repoussais comme des chimères... et pourtant j'étais étonné de leur tenace âpreté ; il y avait pour moi, dans leur obstination, quelque chose de mystérieux ; je les niais, mais je frémissais ; j'avais beau me roidir contre ces spectres, ils se pressaient, ils se multipliaient sous mes yeux, je me sentais succomber dans la lutte, mon front brûlait, le sang battait mes artères ; j'eusse voulu des tempêtes, des combats pour tromper ces obsessions de fièvre. Ne t'inquiète pas ; la distraction ne tarda guère. On se battit, et ça chauffa dur, je puis le dire : le soir, j'étais prisonnier. »

Il s'interrompit de nouveau par une pause.

« Aujourd'hui qu'ils me reviennent plus forts, plus opiniâtres, plus pressans, y croire est-ce une faiblesse?... Eh bien! je l'ai cette faiblesse. Me refuseras-tu ta parole?

— Rejetez ces idées, commandant; s'il y a du taffetas à déchirer ce soir, les échaudés sont pour tout le monde; mais quoi qu'il arrive, soyez tranquille : ce n'est pas moi qui laisserai amener notre pavillon.

— C'est bien ! » Il lui serra la main. « Je suis sans inquiétude maintenant.

— Commandant ! le dîner est servi. »

La voix claire qui prononça ces paroles était celle d'un jeune mousse, enfant de douze ans, frais de visage, blond de cheveux, que sa gentillesse avait naturellement désigné pour le service de la chambre. Le sifflet du contre-maître avait déjà appelé l'équipage autour des gamelles.

Le dîner n'est point une opération longue pour les marins. Une demi-heure ne s'était pas écoulée que tous, affaissés sous la chaleur dont la chute de la brise rendait la croissance plus sensible, avaient repris leur position tranquille sur le tillac ou contre la culasse des canons.

Dans son élévation progressive, la température avait rapidement atteint son terme, et l'atmosphère brûlante pesait de toute la profondeur de sa sérénité sur le pont du navire. A peine si quelques folles risées, perdues dans l'air, venant parfois expirer dans les voiles, donnaient à *la Bayadère* un autre mouvement que le roulis lent de la mer, où, en se reflétant, semblait ondoyer, brisée, sa mâture.

Calme, languissante, assoupie, elle se balançait sur les ondulations mourantes de la houle, comme un alcyon qui, les ailes au vent, se serait, par un beau soir de printemps, endormi le bec dans ses

Digitized by Google

plumes, ou plutôt comme une de ces folâtres et lascives Indiennes dont elle portait le nom, qui, ivre de parfums et lasse de volupté, se serait ensommeillée dans un bain.

Ce calme plat était, par sa sécurité, un instant de repos pour l'équipage.

Ce ciel si pur avait pourtant des symptômes qui eussent dû troubler la confiance qu'il inspirait d'abord.

Depuis un instant une foule de longs filamens, légers et ténus comme des toiles d'araignée, volaient, se croisaient, s'épaississaient dans l'air. Un navigateur à qui l'expérience eût révélé tout ce que peuvent renfermer de dangers, dans leur calme, les hypocrisies de ce climat, n'eût pas négligé ces symptômes. Mais l'officier de quart alors n'avait point encore mûri à la pratique de ces mers.

Appuyé sur le bastingage, il contemplait avec surprise cette nature si différente des froids climats du nord, sous lesquels il avait fait ses premières campagnes. Il admirait cette mer dont l'azur foncé semblait encore donner plus d'éclat à cette traînée de diamans qu'y traçaient, en se reflétant, les rayons du soleil. Le ciel était pur et bleu ; à peine si dans la partie de l'horizon voisine du pied du vent se dessinait un léger ourlet, d'une teinte sombre, d'où se détachait alors un petit nuage si blanc, que dans cet éloignement il était à peine saisissable à l'œil ; mais le jeune officier, loin de s'inquiéter de cet incident, regardait au contraire avec plaisir l'effet pittoresque qu'il produisait entre les tons vigoureux du ciel et l'éclat éblouissant de cet horizon réfracteur.

Un autre phénomène vint fixer son attention. Comme il s'était approché du timonier pour surveiller la route, il s'arrêta surpris devant l'habitacle. L'aiguille avait perdu sa fixité habituelle, et, décrivant des mouvemens continuels et irréguliers sous son verre, elle parcourait tous les vents de la rose dans cette espèce d'affolement.

Le petit nuage, lui, avançait avec une rapidité que la plate stagnation de l'air eût dû rendre plus effrayante ; d'autres vapeurs s'élevaient de divers points du ciel ; le moutonnement de la mer à l'horizon ne permettait plus de douter d'une bourrasque. La houle devenait de moment en moment plus violente ; l'air refoulé par le grain avait fraîchi et enflé les voiles ; inquiète et vive, *la Bayadère* s'était réveillée, puis, légèrement inclinée sur le flanc, elle avait repris la grâce coquette de son allure.

L'officier de quart jugea à propos de faire serrer les voiles d'été qui alors couvraient de toiles les frêles esparres dont les élégans fuseaux terminaient si hardiment la mâture.

Quelque rapidité que l'on mît dans la manœuvre, le vent prenait une croissance si rapide, que l'officier reconnut les hommes de bordée insuffisans pour prévenir la tourmente : « Sonnez la cloche ! s'écria-t-il d'une voix forte ; appelez au quart ! chacun à son poste ! Attention à gouverner, timonier.

Et déjà le grain blanc était presque arrivé au zénith ; à peine chaque homme était-il prêt à exécuter les ordres, lorsque le vent tomba de toute son impétuosité dans la mâture.

La secousse fut brusque et terrible. Plusieurs voiles furent emportées en lambeaux, comme des feuilles par un tourbillon d'automne.

Dans ce moment difficile il n'y avait qu'un parti à prendre : fuir devant le temps ; pris en flanc par la tourmente, un démâtement était le moindre malheur.

L'officier le comprit : « La barre au vent !.... Laissez arriver, criait-il de toute la force de ses poumons. Allons, enfans, leste !... En haut les gabiers !... Amène les perroquets ! largue les drisses des... »

Il n'avait pas achevé ce commandement, que, par l'effet d'un saut de vent si fréquent dans ces crises, le navire se trouva complètement masqué, malgré les efforts du timonier pour suivre la direction du grain. Une pluie froide, tombant en larges gouttes, traversa les légers vêtemens de l'équipage. Un craquement effrayant se fit entendre ; c'étaient les mâts de royaux et de beaume dont les fragiles fusées se brisaient sous l'effort du vent.

Le capitaine s'élança sur le pont, tandis que le lieutenant, qui n'avait pu se faire jour par la coursive, jaillissait par la claire-voie de la chambre.

« Laisse arriver ! criait le capitaine avec force. Bon plein, bon plein ! et ne ralinguons pas !

— La barre est au vent, capitaine, répond le timonier. Le navire n'arrive pas !

— Coupez les drisses de voiles d'arrière, reprit celui-là en s'adressant à l'officier de quart.

— Amène les huniers ! hurlait le lieutenant avec une puissance de voix qui se prolongeait dans le sifflement du vent à travers les cordages.

— Tout est largue et rien n'amène !.... » répondit un matelot avec un accent de désespoir.

Dans ce moment la tourmente grondait d'une manière effroyable ; des torrens de pluie inondaient le pont ; la respiration des hommes en était gênée ; à peine si l'on pouvait porter ses regards en l'air. Chaque instant, dans cette position, menaçait d'un nouveau désastre.

Enfin *la Bayadère* put prendre l'aire du vent. Emportée par la tempête, elle se précipita avec tant de rapidité à travers l'écume, que son avant plongeait en entier dans la mer. Ses mâts élastiques et légers ployaient et rebondissaient à faire croire à chaque minute qu'ils allaient rompre.

La voix du capitaine ne cessait de prévenir tout malheur par de nouveaux ordres.

Les manœuvres s'exécutaient : malgré l'imminence du danger, l'équipage se portait partout avec énergie ; les efforts des timoniers mainte-

Digitized by Google

naient au plein du vent le cap, dont la direction variait à chaque instant sous la bourrasque. C'était là qu'était la difficulté; c'était là aussi qu'était le salut de l'équipage. Long-temps les efforts furent heureux, mais dans un des écarts où sous les rafales déviait la marche, un faux coup de barre portant brusquement le bâtiment au lof, la poulaine canarda avec tant de violence, que le beaupré rompit dans la lame.

Le choc de ce revirement brusque ébranla tout le navire; l'étai du petit mât de hune, par contre-coup, rompit ce mât à raz du chouc.

Ce fut un instant de terreur dans l'équipage. La confusion ne permit pas de ressaisir la direction première; prises vent dessus, vent dedans, les voiles fassayèrent et battirent avec violence. La mâture, privée de cette force mutuelle que lui donne son ensemble, résista bien quelques instans en couchant presque horizontalement *la Bayadère*; mais à l'instant où elle se relevait, un nouveau grain tombant sur elle, ce qui restait de voiles déralinguèrent et disparurent dans l'air; les mâts brisés croulèrent avec un fracas horrible.

Penchée sous le poids de cette mâture, à laquelle l'enchaînaient encore les manœuvres et les haubans, le malheureux navire eût sombré sans doute, si le sang-froid de son capitaine n'eût prévenu ce dernier malheur.

Impassible comme le spectateur d'un de ces drames dont le dénoûment prévu glace les péripéties, il semblait attendre, soumis, l'arrêt d'une fatalité contre laquelle toute lutte était impossible.

Les cordages coupés, le navire se redressa vivement, et fuyant de nouveau sous la force de la mer, abandonna aux flots les débris de sa mâture et les malheureux marins qui s'y cramponnaient encore.

II.

Il est beau de mourir avec ses ennemis.
P. CORNEILLE, *Rhodogune*.

Le ciel avait repris sa sérénité. Son bleu, auparavant si vif, semblait briller encore plus profond et plus pur. La brise, qu'attiédissait une chaleur féconde, circulait bienfaisante dans cette atmosphère dont l'ouragan avait éteint les feux.

La première émotion fut un sentiment de bonheur que l'on ne peut définir que par la jouissance de se sentir vivre : était-ce l'influence de cette belle nature tout à l'heure si terrible, maintenant accalmée, ou l'idée des dangers évanouis contribuait-elle à faire jouir plus vivement des sécurités de cet instant? Deux heures à peine avaient passé, qu'aussi imprévue dans sa fuite qu'elle l'avait été dans sa venue, la tempête avait rendu au ciel son éclat et ses sourires trompeurs. Seule, la mer conservait les vestiges de son passage, comme un front les rides de passions éteintes. La violence des vagues, la couleur mate des eaux, offraient pourtant encore un spectacle si heurté avec la pureté du ciel, que son éclat faisait frémir réflété par cette mer orageuse. La houle roulait en montagnes les longues barres entre lesquelles *la Bayadère* semblait vouloir se tapir, la honteuse!

Oh! non; ce n'était plus cette embarcation si vive, si légère, sirène de la fable, hirondelle des mers, toujours aisée, toujours rieuse, qu'elle se berçât dans la sérénité ou qu'elle se jouât dans la tempête; non, ce n'était plus elle; il ne restait plus rien de sa magnificence passée, rien de ce luxe nautique qui de son équipement faisait une parure : blanches voiles de coton, brillans pavillons, flammes ondulantes, noirs cordages sur qui les poulies de buis semblaient des paillettes d'or, tout avait disparu dans la bourrasque. A peine si les débris de son élégant bastingage, quelques fragmens dorés des harpes qui supportaient sa statue si lascive et si gracieuse, et avec cela les tronçons de ses bas mâts, s'élevaient encore pour protester contre le dénûment d'une misère aussi imprévue.

Les restes de l'équipage, sombres et silencieux, commençaient les travaux que nécessitait un radoub provisoire; des pièces de bois, des mâts et des vergues de rechange, faisaient du pont un vaste chantier où les haches et les vrilles jetaient seules leur bruit discordant et lugubre.

Ce n'étaient plus ces travaux aux chants dont l'activité se sillonnait sans cesse d'un éclair de franche gaîté; un sentiment profond de regret et de crainte dominait seul l'équipage. Toutes les physionomies avaient pris cette tension de douleur dont la dernière période est l'immobilité. Quelques paroles, sourdes, isolées, rares, rompaient seules le silence, comme pour faire saillir par leur funèbre retentissement tout ce qu'il couvait de peines, lorsqu'un cri de signalement retentit sur le pont : *Navire!*

« Dans quelle aire?

— Par notre bossoir de babord! »

Ce fut un coup électrique pour l'équipage; tous les travaux furent suspendus à la fois. Une inquiète curiosité fit trêve à la douleur. Tous les yeux cherchèrent à l'horizon le point signalé, mais que l'éloignement rendait presque insaisissable; et chacun, cupidité ou crainte, d'en faire à son idée une proie facile ou un ennemi redoutable.

« Qu'en pensez-vous, maître? dit un matelot d'un air inquiet, au contre-maître, le doyen du bord.

— Ça m'a l'air diablement haut mâté, répondit le vieux marin.

— Ne serait-ce point un des croiseurs anglais qui nous soignèrent notre dernière chasse? reprit le premier interlocuteur.

— Allons donc! dit le lieutenant, qui avait en-

Digitized by Google

tendu cette dernière remarque, vous faites un vautour de la première alouette.

— Laissez arriver, lieutenant, reprit le contre-maître choqué de voir démentir ses suppositions : ces alouettes-là ont de forts ongles ; avec votre lunette, ça doit vous paraître déjà joliment gros.

— Tant mieux donc, repartit un pirate ; tant plus gros, tant plus à la part.

— Je crains bien qu'il ne nous crache plus de boulets que de guinées.

— Diable ! ces pièces de potin n'ont pas de cours.

— On lui en rendra la monnaie. »

La présence du capitaine suspendit cette causerie qui, sombre d'abord, prenait à chaque instant une teinte de gaîté, comme ce chant à boire que le génie de Weber a jeté dans le premier acte de son *Freyschuth*. Chacun, attentif, attendait son opinion avec cette respectueuse confiance que donne en un chef l'idée reconnue de sa supériorité.

« Soyez tranquilles, enfans, dit-il après avoir consulté de sa longue-vue la grosseur et la distance du bâtiment ainsi que la direction de sa marche, soyez tranquilles, autant qu'on peut le distinguer pour le moment, nous ne sommes pas découverts ; ça nous passe au large. Et puis ce ne serait pas cette goëlette qui nous mangerait d'une bouchée. Qu'elle vienne ! nous en avons besoin : ses bas mâts nous serviront de flèches.

— Et quand il y aurait du danger, reprit le novice, fort de la sanction que l'opinion du capitaine donnait à ses paroles, n'avons-nous pas de la poudre et des boulets ?

— C'est notre dernier espoir à nous, ajouta un vieux forban à qui un faux coup de hache d'abordage avait zébré diagonalement la figure. Les biscaïens sont moins à craindre que la corde, et mort pour mort, je suis un de ces requins qui aiment mieux dormir sur un lit de varecks que de gigoter au bout d'une vergue. »

Il se fit un nouveau silence. Le capitaine ayant cru distinguer à l'œil un changement dans la direction du navire, avait de nouveau dirigé sa longue-vue sur lui.

« Je crois que la princesse se décide à la fin à nous montrer son nez... Oui, la voilà qui gouverne sur nous. Soyons polis : il faut lui faire honneur, puisque nous sommes forcés de l'attendre. Allons, qu'on déblaie le pont ! Ne laissez que ces grosses pièces de bois qui ne peuvent nuire à la manœuvre. » Et se retournant après avoir fermé brusquement sa longue-vue : « Branle-bas de combat ! » Ces derniers mots furent prononcés d'une voix si puissante, qu'ils retentirent jusqu'aux oreilles des caliers. A ce cri de guerre, *la Bayadère* s'anima d'un mouvement universel. Tant d'émotions sinistres, qui n'avaient laissé dans tous les traits aucune autre trace qu'un abattement profond, s'effacèrent, sur le coup, dans la joie que jetait toujours l'annonce d'une bataille. Malgré son délabrement, *la Bayadère* eût alors rappelé l'ardeur d'un vieux grognard dont, malgré ses blessures, le front grisonnant se reprend à rougir dès que le bruit du tambour ou l'odeur de la poudre lui annonce un de ces combats, ses fêtes d'autrefois, à lui, le vieux brave !

Celui qui ne s'est point trouvé au milieu de ces apprêts ne peut que difficilement se créer le spectacle vivant qu'offre alors le pont d'un vaisseau. Il ne verrait que désordre et agitation confuse dans cette activité que chauffe et précipite l'imminence du danger. Mille occupations, mille mouvemens partiels se croisent, se coupent, semblent se confondre, et pourtant ce tumulte n'est qu'apparent ; l'ordre le plus parfait y préside et le coordonne. Les panneaux des écoutilles sont enlevés ; les soutes sont ouvertes ; chacun a son emploi ; tous ont leur poste. Les chefs de pièce préparent et font disposer les canons ; les novices et les mousses approvisionnent de poudre et de boulets les batteries. On distribue des armes : haches d'abordage au manche luisant, à la cognée large et polie ; demi-piques, instrumens terribles, baïonnettes et poignards dans la main du matelot, et les mousquetons, et les pistolets, et les espingoles. Puis le mouvement faiblit. Au milieu de cette agitation d'instant en instant moins tumultueuse, chacun a bientôt regagné son poste.

Le lieutenant transmettait quelques dernières instructions en se dirigeant vers l'avant, quand le capitaine lui frappa sur l'épaule : « J'ai donné l'ordre à l'officier de manœuvre, maintenant sans emploi, de se rendre à votre poste. Restez près de moi : l'équipage aura besoin de vous. Vous n'avez pas oublié votre promesse ? » Il continua en hochant la tête d'un air ironique : « Eh bien ! que vous disais-je ?..... » Il y avait dans ces derniers mots un sentiment si profond de mélancolie, que l'on ne pouvait que se sentir frémir sous cette conviction, aveugle fatalisme des Orientaux, où toutes les espérances se brisaient contre une nécessité d'airain. L'incrédulité pouvait en être ébranlée ; cette foi instinctive que les événemens pressentis par elle accouraient défendre, cette crédulité superstitieuse qui se présentait à la pensée comme une chimère d'enfance, et qui venait souffleter la raison avec un aussi incompréhensible concours de circonstances, il y avait dans tout cela un mystère où se perdaient les idées. On était entraîné par la brutalité des faits. C'était incroyable, et comment pourtant ne pas le croire ?

Le capitaine voulut parcourir lui-même les batteries. Un changement subit se fit dans ses traits : une longue expérience lui avait révélé le caractère des matelots ; telle est la confiance qu'ils ont dans leur chef, qu'aux heures de danger et de crise, c'est toujours dans ses traits qu'ils

vont chercher leurs émotions; c'est là que leur courage s'énerve ou se retrempe; c'est là qu'ils calculent les chances de succès ou l'étendue du danger : qu'il soit serein, la confiance est générale; qu'il soit abattu, le découragement gagne partout. Une expression de confiance et de gaîté avait donc remplacé l'air sévère qui un moment avait assombri son visage ; ses lèvres souriaient, ses mouvemens étaient vifs, sa voix forte et retentissante. Les matelots, croyant reconnaître cette assurance électrique qu'ils rencontraient toujours dans leur capitaine à l'approche d'un combat, se livraient à cet enthousiasme qui toujours pour eux précédait une victoire.

« C'est bien! enfans, je suis content de vous... Mais qu'as-tu donc, mon pauvre Philippe? te voilà triste comme un chardonneret à cent lieues de terre.

— Pour ce qui est de cela, commandant, je ne dis pas; car voyez-vous, quand on a éprouvé un assaut, on se trouve tout vent dessus, vent dedans, surtout si l'on n'a pas eu, sauf votre respect, tant seulement un coup de croc, pour l'histoire de se dégourdir; et puisque l'ouvrage a été rude.

— Et le chnic rare, n'est-ce pas?

— Comme vous le dites, commandant.

— Jacques! Jacques!

— Plaît-il? »

Et un instant après un bonnet de coton parut à l'écoutille.

« Du rhum! s'il n'y en pas assez, donne mes caves. Double ration à chaque homme.

— Mais, commandant.....

— Ne t'inquiète pas, les cambuses du *commodore* sont bien garnies; nous aurons de vrai Jamaïque ce soir. » Un hourra d'acclamations accueillit la galanterie. Un instant après les flacons et les bidons circulaient dans toutes les mains au milieu des rumeurs et des rires; toutes les figures se rougirent, tous les yeux s'animèrent. Des toasts au capitaine, des imprécations contre le royal croiseur traduisirent si tumultueusement l'*humour* matelotesque des pirates, qu'ils ne furent étouffés qu'avec peine par le sifflet vibrant du commandant.

« A vos postes, maintenant! » Ce ne fut qu'après un moment de tumulte que tous eurent gagné leur place de combat.

« Que chacun se cache derrière le pavois, et qu'au premier ordre tous soient rangés à leurs pièces. » On obéit. Dans un instant le tillac si mouvant ne fut qu'immobilité et silence. Chacun, tapi derrière le bastingage, attendit que la voix du capitaine donnât le signal du combat. On voyait bien encore quelques traînards glisser en se dissimulant le long des affûts; on entendait bien encore quelques plaisanteries suivies d'un rire que l'on ne comprimait qu'avec peine; mais ce n'était plus que par intervalle, et comme pour faire ressortir davantage le silence solennel où s'allait perdre ce reste de bruit.

Cependant l'Anglais approchait avec vitesse; ignorant encore quelle était cette masse que lui cachait presque entièrement la houle, elle courait grand largue le cap sur elle. Quelques vieux marins, collant leurs yeux aux déchirures de la bande de toile peinte qui pour les masquer courait sur les sabords, admiraient la gracieuse prestesse de sa marche. Pour être juste, il faut en convenir, c'était une jolie embarcation dont peu de bâtimens de la même force eussent pu faire le sillage; c'était une de ces élégantes corvettes qui sortent des chantiers de la Tamise : sémillante et légère, dessinant dans son vol toutes les ondulations des vagues, on eût dit un de ces goëlands que nous voyons de nos côtes, se balançant mollement sur leurs vastes ailes, pêcher en rasant les flots.

A mesure que grossissait la corvette, l'attente se peignait plus vive sur les visages; le silence devenait plus profond; il fut tel un instant, qu'on eût presque entendu battre les cœurs.

« A vos postes! » Il n'y eut qu'un mouvement, il n'y eut qu'un cri. Le commodore anglais, manœuvrant pour la reconnaître, longeait alors *la Bayadère* à un quart de portée de canon.

« Démasquez! et cré tonnerre! vous autres, pointez juste! » Les bandes de toile disparurent; l'Anglais put compter la double rangée de caronades que l'œil exercé des chefs de pièces dirigeait sur lui.

« Feu!... » Ce commandement répété, un long éclair parcourut les deux batteries; la détonation fut terrible; les nuages de fumée dont fut un instant enveloppée *la Bayadère* ne lui permirent pas d'en connaître d'abord les effets; ce ne fut que quelques minutes après, lorsque la fumée, montant dans l'air, la para comme d'une voilure fantastique, qu'elle distingua le petit brick ennemi prenant position sur son arrière, pour balayer son pont en longueur sans avoir à craindre la riposte. Elle put en même temps apprécier le résultat de sa bordée : la direction des pièces ayant été dérangée par le mouvement de la houle, la volée avait atteint la coque du bâtiment anglais au-dessus de sa ligne de flottaison. L'effet des boulets ramés avait été terrible; de larges ouvertures déchiraient ses murailles, il n'était point une partie de la ceinture qui ne fût criblée : c'était beaucoup; mais assez?... non. Il fallait que toute la décharge le prît à fleur d'eau, de manière à le désemparer si elle ne le coulait pas; telle avait été l'espérance du vieux corsaire; l'événement l'avait trompé. Au mouvement tumultueux qu'il put distinguer sur le tillac ennemi, il dut reconnaître que la perte en hommes n'avait pas été considérable. Loin d'être découragé par l'échec, sa vengeance semblait s'être exaltée par cette espèce de trahison. Il ne tarda pas à ouvrir un feu auquel *la Bayadère* ne put répondre que par

les deux pièces de seize allongées dont était armée sa poupe, et que deux caronades de vingt-quatre eurent doublées dans un instant. Au milieu de la mitraille et des boulets qui sillonnaient toute la longueur du pont, le vieux capitaine communiquait à tout ce qui l'entourait une ardeur contre laquelle l'immensité du danger était impuissante. L'espèce d'enivrement que produit l'odeur de la poudre dans les têtes qui ont grisonné dans la fumée lui avait-elle fait oublier ses funèbres appréhensions ? ou bien, impassible au milieu de ce désastre parce qu'il en avait embrassé la grandeur du regard de sa seconde vue, n'ayant plus d'espoir que dans la vengeance, voulait-il du moins que son courage résumât par un dénoûment sanglant toute son existence de corsaire dans le dernier feuillet de sa vie ? C'est ce que son lieutenant, malgré l'expérience qu'il devait avoir par ses relations de chaque jour, n'eût pu découvrir lui-même. Quelle qu'en fût la cause, c'était l'entraînante gaieté qui semble naître de la respiration plus facile que l'on trouve dans une atmosphère de balles.

« Allons, enfants !... tout n'est pas perdu, il ne faut que deux boulets pour nous donner la victoire : un dans la mèche du gouvernail, l'autre dans l'œil du commodore. » Le feu de l'ennemi continuait avec la même violence. Le pont était jonché de cadavres, le sang coulait à pleins dallots. Le capitaine, lui, ne perdait rien de son énergie ; à peine démontées, les caronades d'arrière étaient remplacées par de nouvelles.

« Du courage, enfants ! disait-il, du courage ! ne craignez pas quelques horions. Pour que le combat soit beau, il faut que les cervelles graissent l'essieu des pièces ! » Une catastrophe ne pouvait se faire attendre. L'équipage, déjà si affaibli par l'ouragan, était raflé par chaque bordée. Le pont devenait désert ; l'eau grondait dans la cale ouverte de tous côtés par les boulets. Les bras croisés, debout au pied du grand mât, le lieutenant attendait qu'un quartier de mitraille l'arrachât à cette scène de destruction, quand une main se crispa convulsivement à sa cuisse. C'était le capitaine qu'un biscaïen venait de précipiter de son banc de quart.

« Vous êtes blessé ? commandant !...

— Mieux que cela, mon vieux !... Que t'avais-je dit ?

— Il y a peut-être de l'espoir. » Il sourit, et haussant les épaules :

« Ce n'est pas cela... Ta parole, puis-je compter dessus ?

— Ne craignez rien ; s'ils ont quelque chose de nous, ce seront des cadavres et des planches. Mais, commandant, le chirurgien...

— Tiens, voilà le plus sûr ; il ne me manquera pas, lui. » En prononçant ces derniers mots, il saisit entre les dents le canon d'un pistolet. La balle fit jaillir sa cervelle. Il tomba raide sur le pont.

La Bayadère ayant cessé son feu depuis quelques instants, la batterie du croiseur anglais s'était tue durant cette scène. Le commandant ayant reconnu qu'il épuisait inutilement ses munitions contre un ennemi dont la résistance n'était plus que l'impuissante obstination du désespoir, avait voulu en finir de ce combat par un abordage. Un hunier, la brigandine et un foc au vent, il gouvernait donc pour l'exécuter.

Ruine échappée à la tempête et criblée par les boulets ennemis, la pauvre corvette luttait convulsivement avec la mer, où elle enfonçait à vue d'œil. Les lames qui venaient claper contre son bord inondaient déjà l'entre-pont de leurs nappes ou de leurs frimas, tandis que, malgré les efforts des charpentiers, elles envahissaient bruyamment la cale par les trous que les bordées de l'ennemi avaient pratiquées dans les préceintes.

La Bayadère ne pouvait tarder à disparaître.

Le lieutenant appréciait bien ce qu'il y avait de terrible et d'imminent dans sa position, aussi fut-ce avec bonheur qu'il s'aperçut de la manœuvre de l'Anglais. A l'espèce de résignation passive empreinte dans ses traits, succéda l'éclair d'une inspiration soudaine.

Vivant depuis longtemps au milieu de ces pirates, il connaissait l'aveugle bravoure dont l'habitude des dangers avait formé leur caractère, il ne douta nullement que sa détermination ne fût accueillie avec transport.

« Allons ! le voilà qu'il se détermine à venir à nous. Enfants ! nous laisserons-nous avaler sans essayer de nous mettre en travers ?.. Du courage ; si nous ne pouvons plus vaincre, nous pouvons les noyer avec nous. »

Il descendit aussitôt par le grand panneau, et, quelques ordres donnés, il reparut sur le pont, l'expression de la menace et du défi dans les yeux.

Il n'avait point trop présumé du dévouement de ses hommes : tous ces débris humains dont les éclats de bois et la mitraille avaient jonché le tillac et l'entre-pont, réunissant ce que la fièvre de l'agonie donnait de force à leurs corps mutilés, semblèrent rappeler ce reste de vie dans un dernier effort de vengeance. Des grappins d'abordage furent montés sur le pont.

L'Anglais parut surpris du mouvement qui ranima les gaillards de *la Bayadère*. Cependant sa manœuvre était trop avancée pour qu'il pût éviter la rencontre. Comme il ne doutait point d'ailleurs de l'issue d'un combat où son équipage presque au complet allait avoir pour adversaire un ennemi mourant, il laissa sans balancer arriver dessus.

« Attention, charpentiers ! » s'écria le lieutenant placé à l'ouverture du grand panneau. Les profondeurs du navire grossirent ces paroles dont leur transmirent vibrans les sons les parois métalliques d'un porte-voix. « Sabordez maintenant ! »

Des coups de hache précipités se firent entendre. Puis un sourd mugissement..... Et *la Baya-*

dère coulant, coulant toujours, offrit bientôt sa batterie ouverte aux vagues, qui s'y engouffrèrent à pleins sabords.

Les lames roulaient déjà sur le pont du corsaire, lorsque la goëlette, le rangeant bord à bord, reçut trente grappins dans son bastingage.

Ce ne fut qu'en cet instant qu'elle apprécia toute l'étendue du danger. Le tumulte et la confusion éclatèrent à son bord. *La Bayadère*, en sombrant, venait de la saisir dans ses bras de fers. Ce n'était pas chose aisée que de s'arracher à son étreinte. Pesant de tout son poids, de tout le poids de l'eau dont elle était comblée, sur les grappins pris dans les porte-haubans, dans leurs chaînes et dans les sabords, elle semblait se cramponner à sa victime.

Quoique bien faible sous ce fardeau, peut-être la barque ennemie eût-elle pu se dégager de cet embrassement mortel, si, donnant la bande sous ce poids, la mer ne l'eût envahie elle-même par toutes les crevasses dont les boulets avaient troué sa ceinture. Quelques minutes pourtant elle sembla lutter encore. Vaine résistance! entraînée par le pirate, elle disparut avec lui sous les flots.

Le soleil qui, radieux et pur, s'abaissait alors dans un de ces beaux couchants, or, pourpre et lumière, dont se pare seul ce ciel torride, dora encore un instant, de ses tièdes rayons, quelques malheureux et quelques débris. Les hommes coulèrent, les lames roulèrent sur ce désastre. Le lendemain il ne restait plus rien..... rien : l'épitaphe de débris était effacée.

. . . . . .

Ce fut à quelque distance du lieu de cette catastrophe que *la Young-Miss*, frégate de S. M. britannique, recueillit sur une vergue, où il s'était tenu la nuit entière, le jeune novice auquel est due la relation de ce combat, consignée dans les archives de l'amirauté d'Angleterre.

FULGENCE GIRARD.

Brisans.

On désigne sous ce nom les rochers à fleur d'eau contre lesquels se rompt la mer. Comme tous les écueils, ils ne se trouvent habituellement que sur les hauts-fonds, et dans les attérages.

L'Océan Pacifique, que la conformation irrégulière de son bassin parsème d'archipels bas et d'îles rampantes, est la mer où les brisans se trouvent les plus nombreux. Beaucoup moins dangereux que les récifs, écueils cachés, les brisans se signalent aux navires par le bruit des lames qui déferlent sur eux, et la blancheur phosphorescente de l'écume dont elles le couvrent; aussi ne sont-ils généralement le théâtre de sinistres que dans les brumes ou dans les tempêtes. Notre collaborateur M. Édouard Corbière rapporte un trait qui peut faire apprécier l'étendue des dangers auxquels un coup de vent expose un navire dans les parages où abondent les écueils.

Les moments où l'on se sent le plus fier d'être marin sont ceux où le danger vient donner à l'aspect et à la discipline d'un bâtiment de guerre tout ce que l'appareil de la manœuvre peut avoir d'imposant, et tout ce que l'art nautique peut offrir de ressource. Une nuit, et cette nuit-là je me la rappellerai toujours, un navire de guerre, sur lequel je faisais ma première campagne, se trouva engagé, d'un temps fort mauvais, entre des rochers que l'on rencontre dans les débouquements. La position était d'autant plus critique que le vent était assez fort pour nous empêcher de manœuvrer facilement, et que l'obscurité nous permettait à peine de distinguer les récifs à vingt pieds du bâtiment. Le commandant, monté sur la dunette, donnait à l'officier de manœuvre des ordres que celui répétait dans un porte-voix dont le son mâle retentissait dans le silence de la scène la plus terrible qu'on puisse imaginer. Les lames, portées en mugissant sur les flancs du navire, allaient se rouler ensuite sur les brisans dont la foudre nous laissait apercevoir, par intervalles, les bords blanchis par l'écume des flots. Tout l'équipage, rangé sur le pont, attendait avec calme et dans le plus grand silence le commandement de l'officier. Les sifflets du maître venaient seuls se joindre de temps en temps au murmure du vent, qui semblait nous menacer de la mort, en sifflant dans nos cordages et dans les ralingues de nos voiles. Aussitôt un coup de tonnerre, dont tout est ébranlé, couvre le navire de soufre et de bitume; le vent souffle avec violence, masque et enlève les voiles du vaisseau qu'il déchire violemment sur leurs vergues. Une grêle épouvantable aveugle les timoniers, et ne permet plus à personne de jeter les yeux au delà du bord. C'est dans cette situation qu'il fallut attendre que ce grain, qui pouvait briser le vaisseau sur les rochers qui l'environnaient, fût passé. Aussitôt qu'il fut éloigné, la voix de l'officier cria de hisser le petit foc et de tenir la barre au vent: le bâtiment arrive, il prend de l'aire. L'obscurité, que le nuage chargé de grêle et de foudre favorisait, diminue un peu; une éclaircie laisse apercevoir à tout l'équipage les brisans que le vaisseau range à *honneur* avec une vitesse effroyable. L'écume de la lame qui déferle sur cet écueil tombe à bord; tout le monde en est couvert, mais personne ne jette un cri, ne profère un mot dans cet instant de mort. Le porte-voix seul du lieutenant de quart fait entendre: *Attention à gouverner!* et le vaisseau,

Digitized by Google

T. Gudin del.

Un homme à la mer

T. I.er Pag. 130

Digitized by Google

passant avec la vitesse de la foudre dans les vagues furieuses qu'il divise, fuit avec la tempête qui menaçait de l'engloutir. Ed. Corbière.

Pêche de la Baleine.

[Dernier article.]

LIEUX ET SAISON DE PÊCHE. — CAPTURE D'UNE BALEINE A LA CÔTE DU CHILI. — COUP D'OEIL SUR L'AVENIR DE CETTE PÊCHE.

Bien qu'il soit généralement reconnu qu'il y ait des baleines dans toutes les mers, il y a cependant des parages où, à des époques connues, elles sont plus nombreuses, et leur présence assurée à certains mois de l'année.

Dans le Nord, les points où ce cétacé se trouve plus fréquemment, sont : le Spitzberg par 86° de latitude nord, le nouveau Groënland, l'Islande, le vieux Groënland, le détroit de Davis, le Canada, Terre-Neuve, puis la Caroline et toute la partie de l'Océan Atlantique austral, située par 40° de latitude et 36° de longitude ouest du méridien de Paris ; puis dans le Sud, les côtes d'Afrique, depuis le cap de Bonne-Espérance jusqu'au 10° de latitude sud environ ; les parages situés à l'ouest du cap de Bonne-Espérance ; les îles Tristan-d'Acunha, les côtes du Brésil et de Patagonie, les îles Malouines, l'île Mocha, les côtes du Chili ; et dans d'autres points : Guatimala, le golfe de Panama, les îles Gallapago, les côtes à l'ouest du Mexique dans la zone torride ; puis le Japon, la Corée, les Philippines, le cap de Galles, la pointe de l'île de Ceylan, les environs du golfe Persique, l'île de Socotora, près de l'Arabie-Heureuse, les baies situées dans l'est du cap de Bonne-Espérance, Madagascar, la Guinée, puis enfin le golfe de Gascogne, les Açores, la Baltique et la Norvége.

Tous les parages que nous venons de citer ont été ou sont fréquentés par les baleines ; mais on ne les rencontre pas partout en aussi grand nombre. Plusieurs même de ces points n'en ont vu que rarement, et encore étaient-elles isolées et comme égarées des *gammes* qui se rendent quelquefois d'un point à un autre. Par exemple, celle qui a été prise en 1620 près de l'île de Corse est probablement la seule qui se soit montrée dans ces mers. Du reste, comme autrefois les baleines étaient très-nombreuses dans le golfe de Gascogne, il serait fort possible que quelques-unes fussent entrées dans la Méditerranée, dont elles habitaient les bords.

On prétend encore, et ce fait doit exciter l'attention de ceux qui s'occupent de ce grand point géographique, que pendant longtemps on voyait chaque année, près des côtes de la Corée, entre le Japon et la Chine, des baleines sur lesquelles on trouvait souvent des harpons appartenant aux pêcheurs du Spitzberg et du Groënland.

Y a-t-il donc une saison de l'année où la mer est assez dégagée de glaces pour livrer un passage qui conduise de l'Océan Atlantique septentrional dans le Grand-Océan boréal, au travers de l'Océan glacial arctique ?

Les baleines harponnées dans le nord de l'Europe, et retrouvées dans le nord de l'Asie, ont dû passer au nord de la Nouvelle-Zemble, s'approcher très-près du pôle, suivre presque un diamètre du cercle polaire, pénétrer dans le Grand-Océan par le détroit de Behring, traverser le bassin du même nom, voguer le long du Kamtschatka, des îles Kuriles, de l'île de Jeso, et parvenir vers le 30e degré de latitude nord, près de l'embouchure du fleuve qui baigne les murs de Nankin.

Elles ont dû pendant ce long trajet parcourir une ligne au moins de quatre-vingts degrés. Mais leur vitesse étant considérablement exagérée par les auteurs, nous supposons qu'il leur a fallu un espace de temps bien plus considérable que dix à douze jours, qui suffiraient à faire ce trajet, en leur supposant la vitesse que les naturalistes leur accordent.

On sait que plus on approche des pôles, plus les baleines qu'on y rencontre sont grosses et grasses. Voici la raison qu'en donnent les naturalistes et l'historien des pêches hollandaises dans les mers du Nord [1].

Autrefois les baleines, trouvant une nourriture abondante et un repos très-peu troublé auprès des côtes du Groënland et du Spitzberg, y étaient très-multipliées. Mais les pêcheurs des différentes nations arrivant dans ces parages, se les partageant comme leur propriété, et ne cessant d'y attaquer ces grands cétacés, les baleines franches, devenues farouches, abandonnèrent les mers où elles étaient poursuivies avec tant d'acharnement, et se réfugièrent vers les glaces du pôle. Si jamais elles sont chassées avec la même ténacité des glaces les plus septentrionales, elles reviendront vers les côtes du Spitzberg et les baies du Groënland, qu'elles habitaient tranquillement avant les courses des premiers navigateurs.

On prétend que, pendant l'hiver, les baleines disparaissent d'auprès des rivages envahis par les glaces, et que, quittant le voisinage des pôles, elles s'avancent dans la zone tempérée. Il est probable que ce n'est point dans le but de fuir le froid que ces migrations périodiques ont lieu, mais bien plutôt parce que, gênées dans les amas de glaces qui rétrécissent l'espace où elles ont coutume de chercher ce qui est nécessaire à leur subsistance, elles cherchent des parages moins soumis à cet encombrement. Et puis, d'ailleurs, les couches épaisses de glace qui couvrent ces

[1] Lacépède et Duhamel, *Traité des Pêches*.

Digitized by Google

mers doivent les priver de la respiration de l'air atmosphérique sans lequel elles ne peuvent vivre.

Comme c'est presque uniquement dans les mers du Sud que l'industrie française envoie chaque année ses bâtimens, nous cesserons de nous occuper des mers glaciales, où le pavillon anglais se rencontre presque exclusivement aujourd'hui.

C'est à partir des 27° de latitude sud environ jusqu'aux 16° même latitude, que se pratique la pêche de la baleine, sur la côte occidentale d'Afrique, dans les parages du cap de Bonne-Espérance. Pendant les mois de mai, juin, juillet et août, les baleines viennent mettre bas leurs petits sur les vastes plages de sable qui bordent ces côtes nues et arides. Les vents régnant dans ces parages permettant aux bâtimens pêcheurs de visiter chacune des baies qui découpent la côte en cinglant vers le nord, ils y mouillent tant que la pêche y est productive. Les baleines qui fréquentent ces baies y arrivent également par le sud, et descendent vers le nord en côtoyant les rivages, où elles cherchent une place propice pour mettre bas.

Vers la fin de septembre, les baleines commencent à devenir rares à la côte d'Afrique, et le petit nombre de celles qui se trouvent en retard ne saurait suffire pour déterminer les pêcheurs à courir les chances de les joindre. Alors, vers cette époque, on quitte les mouillages des baies pour retourner vers le sud et s'approcher du cap de Bonne-Espérance, où la plupart des bâtimens vont passer quelques jours pour faire de nouvelles provisions avant de continuer leur pêche dans d'autres parages.

C'est sous le nom de *Tristan-d'Acunha* que l'on désigne les parages où l'on rencontre des baleines, après la saison des côtes occidentales d'Afrique. Ces parages sont compris dans un espace qui a pour centre le 32° environ de latitude sud et le 11° de longitude est. La pêche s'y pratique pendant les mois d'octobre, novembre et décembre. Une observation assez singulière que nous avons été à même de faire sur l'époque de l'arrivée des baleines par ces latitudes, nous a été confirmée depuis par les récits des autres voyageurs. En remontant vers le sud, quittant les baies les plus rapprochées du nord, et nous dirigeant vers le Cap, nous avions parcouru les mêmes mers où quinze jours plus tard nous trouvâmes beaucoup de ces cétacés, et pourtant à notre passage ils n'y avaient point encore paru; comment expliquer la cause qui, presque à jour fixe, amène dans ces parages des centaines de ces animaux?

La pêche aux îles Tristan-d'Acunha est souvent fort productive [1]. Nous avons eu connaissance de bâtimens qui, dans l'espace de deux mois et demi, y ont opéré un chargement d'une valeur de plus de 200,000 fr.

[1] On appelle généralement du nom des îles Tristan ces parages de pêche, bien que rarement on aille jusque par leur longitude.

Sur les côtes de Patagonie, la pêche se fait depuis le 34° de latitude sud jusque par les 48 et 49° même latitude; la saison la plus productive comprend les mois de juin, juillet et août.

Les baleines se tiennent aussi entre le cap de Bonne-Espérance et le cap Horn; elles choisissent entre ces deux caps les parages où le manger est abondant. Ainsi, par exemple, on pêche à l'ouest du cap de Bonne-Espérance, depuis environ quatre-vingts lieues de terre jusqu'aux îles Tristan, quoiqu'il arrive que les baleines se tiennent en plus grande quantité dans un espace de cinq à six degrés environ. De même, le long des côtes de Patagonie, où la pêche se pratique depuis qu'on a fait le premier armement pour le Sud, les baleines viennent jusque par 25 ou 30° environ de longitude ouest. Ces baleines, poursuivies avec acharnement le long des côtes, ont pris le large; et le nombre toujours croissant des expéditions exigeant un champ plus vaste pour ces importantes opérations, on les a poursuivies au large jusque par 4° de latitude sud, et depuis 50° environ jusque par 25 ou 26° de longitude ouest.

Ce sont ces parages qu'on distingue sous le nom de Faux-Banc, parce qu'on n'y trouve point de fond, quoique les eaux y soient changeantes.

On peut prendre des baleines aux îles Malouines depuis le courant de janvier jusqu'en mars. Bien qu'elles y soient très-fortes, rarement on réussit à y faire une pêche abondante, parce que les coups de vent commencent à s'y faire sentir et que les approches de terre sont difficiles.

On prétend que les baleines se tiennent de préférence dans les eaux vertes; c'est une erreur : on prend des baleines dans toutes les eaux où il y a de la nourriture. Il arrive souvent que sur le Faux-Banc on passe en une journée dans cinq ou six nuances d'eau. Mais ce qu'il y a de plus remarquable dans ces parages, c'est la quantité innombrable de varechs, de boitte (manger à baleine), de mousse de mer, etc., parmi lesquels on navigue.

Les bâtiments qui se décident à doubler le cap Horn trouvent dans les baies du Chili des mouillages tranquilles, où parfois la pêche est très-productive. Elle s'y pratique de la même manière que le long de la côte occidentale d'Afrique.

Dans tous les points où l'on rencontre des baleines, il y a de prodigieuses quantités d'oiseaux. Les principaux sont l'albatros, la mauve, le damier, etc. Souvent ils aident à découvrir au loin des carcasses abandonnées, ou des baleines mortes, sur lesquelles ils se tiennent pour en arracher des lambeaux, de concert avec les requins, les dauphins et autres poissons voraces.

Les points de relâche les plus fréquentés, lorsqu'on revient des côtes du Brésil, sont : Monte-Video, Rio-Janeiro, Maldonal et Sainte-Catherine. Bon nombre de baleiniers choisissent de préférence ce dernier lieu, à cause de la bonté

Digitized by Google

de la rade, de l'abondance des provisions, de la modicité de leur prix et de la température agréable de ce point. Pour quelques barils d'huile, à défaut d'argent, on peut s'y procurer toutes les douceurs ou les choses indispensables après une longue campagne employée aux plus rudes travaux. Les fruits, les oranges surtout, et les légumes y sont en abondance. L'eau y est très-facile à se procurer.

Les bâtimens qui ont commencé leur pêche dans les baies de la côte d'Afrique, et qui ont pu compléter leur chargement aux îles Tristan-d'Acunha, à leur retour en France relâchent assez souvent à Sainte-Hélène. Mais cette île est loin de pouvoir fournir les mêmes ressources que les autres points que nous venons de citer. On sait que presque tout ce qui se trouve à Sainte-Hélène est tiré du cap de Bonne-Espérance.

A la suite de ces détails moins agréables qu'utiles pour une partie de nos lecteurs, mais complément indispensable de ce que nous avons dit précédemment dans deux articles consacrés à cette pêche si importante, nous allons esquisser rapidement une des scènes animées de la vie du marin baleinier. Nous regrettons que les bornes étroites de nos colonnes ne nous permettent pas d'initier nos lecteurs à tous les travaux vraiment curieux de cette pêche périlleuse, et nous renverrons ceux qui désireraient compléter leur *éducation baleinière*, au volume publié il y a un an sur la pratique et l'économie de cette industrie.

Depuis plusieurs jours le navire baleinier *l'Albatros* était mouillé dans une des plus larges baies de la côte du Chili; la brume presque continuellement étendue sur la mer avait empêché les pirogues d'amener de l'eau.

Cette inactivité déplaisait fort aux marins, qui comptaient sur la prise de deux baleines encore pour voir toutes leurs futailles remplies d'huile, et pouvoir, en chantant, retirer du fond l'ancre qui tenait le navire à la côte étrangère.

Dès ce moment-là il n'y avait plus rien à faire à bord de *l'Albatros*. Tous les morceaux de graisse provenant de la dernière capture avaient été fondus la nuit précédente, et à l'aide de longs conduits de cuir, cette huile avait été dirigée dans les barriques qui restaient vides dans l'entre-pont.

C'est quelque chose de bien animé, de bien pittoresque (le mot est de vieille mode), que cette existence du marin baleinier. Je voudrais bien pouvoir vous initier à toutes ses émotions, à ses épisodes de guerre, de course, de fuite et de triomphe, qui se terminent par un éclatant incendie.

Avoir été à la pêche de la baleine, c'est presque avoir été à la guerre. Comme là, il y a des dangers, des périls à surmonter; il y a de l'ardeur ambitieuse qui fait bondir à la place que le devoir assigne; il y a l'envie qu'on porte à celui que son poste appelle à combattre l'ennemi corps à corps; il y a plaisir à se rougir de son sang, et fierté à ceux qui remorquent la proie. Ceux que le sort ou le hasard n'a point désignés pour faire partie de l'action jalousent la part de gloire de leurs camarades; et puis, comme à la guerre encore, il y a des espérances pour le lendemain, des grades à acquérir, et le retour au foyer avec un riche butin.

Mais dans cette vie active du baleinier, tout cependant n'est pas agitation et rudes travaux. Il est des occupations dont le genre est plus facile, et qui se pratiquent comme un repos. La nuit, par exemple, quand les hommes de quart sont seuls autour du vaste fourneau qui recèle les chaudières où l'huile est en ébullition, cette grande clarté qui s'échappe et jaillit par les cheminées et les portes de la maçonnerie, en éclairant bizarrement dans la nuit sombre une partie des voiles, des mâts et les visages des marins, est quelque chose de gai et d'animé. C'est le moment des histoires et des contes de bord. Assis en face du feu, sur le premier objet qu'ils ont à leur portée ou sur le guindeau, ceux qui restent sans rien faire écoutent avidement une aventure de mer contée par un vieil harponneur, un *croque-baleine;* d'autres font cuire dans l'huile bouillante des chaudières quelques pommes de terre ou bien quelques morceaux de biscuit de mer, qu'ils trempent d'abord dans l'eau pour les amollir, et qui, se trouvant saisis par l'huile, deviennent cassans et friables. C'est plaisir alors! toutes ces figures, tournées vers la flamme pétillante, semblent avoir les yeux rouges et le teint enflammé par la joie. On rit, on chante; le travail ne coûte point d'efforts; il se fait sans qu'on s'en aperçoive. Ici ce sont des projets pour le retour à terre; à côté, des réminiscences, d'anciennes joies dans lesquelles on se retrempe, en cherchant bruyamment à faire partager le superflu d'émotions qu'elles réveillent; ou bien ce sont des quolibets à bout portant, des épigrammes techniques, intraduisibles dans le langage du monde; des comparaisons sur un matelot, sur le compte duquel s'exerce le bel esprit du quart... Quelquefois aussi l'huile brûle, les chaudières débordent ou le feu se ralentit; mais l'œil du chef est là, et au premier ordre, les hommes qui peu à peu s'étaient groupés retournent à leurs travaux, et, privés pour un instant du plaisir de leur conversation interrompue, ils aiment à demander à haute voix les objets qui leur sont nécessaires, avec gratification d'un surnom pour celui à qui ils s'adressent.

Mais nous avons laissé *l'Albatros* mouillé dans une baie de la côte du Chili, enveloppé de brume,

Digitized by Google

attendant l'occasion de prendre deux baleines qui lui manquent pour condamner les panneaux de sa cale et mettre le cap en route pour revenir. C'est un bien délicieux moment, si vous saviez, après un an ou deux d'absence!... Car on a toujours au cœur quelque affection, ne fût-ce que le sol.....

Dans la matinée du jour où la mémoire me porte appuyé sur la lisse de *l'Albatros*, la brume qui depuis si long-temps nous dérobait la vue de la terre près de laquelle nous étions mouillés, se laissa transpercer par quelques rayons égarés du soleil. De lourde et moite qu'elle était d'abord, elle devint bleuâtre et brillante; peu à peu flottant dans nos cordages comme de légères écharpes de gaze que la brise faisait onduler, elle devint plus transparente, et bientôt le soleil, se montrant davantage, vint jeter ses rayons sur toutes les petites perles qui diamantaient notre pont et notre mâture; puis la terre borda l'horizon, et le ciel fut bleu...

Depuis le moment où la brume avait commencé à se dissiper, deux jeunes novices étaient montés dans la mâture afin de fouiller la baie dans tous ses recoins, et de s'assurer que pas une baleine n'y était entrée ou restée impunément à la faveur des brouillards.

Chaque harponneur s'approcha de sa pirogue afin d'être certain que tout était prêt en cas de signal, tant on était impatient d'en finir avec les mers du Sud.

« Baleine! baleine au vent à nous! cria du haut du mât d'artimon une voix perçante que la joie rendait toute haletante.

— Où, où? est-elle loin? est-ce une bonne baleine? »

Ces cris se multipliaient; la vigie du mât de misaine, qui venait aussi d'apercevoir l'animal, joignit sa voix à toutes celles qui flottaient déjà dans l'air.

« Je crois qu'il y en a deux.

— La voilà qui court dans le fond de la baie.

— Va-t-elle de l'avant? demanda un officier.

— Non, lieutenant! la voilà comme une planche sur l'eau. Je n'en vois plus qu'une.

— Allons, leste, enfans! amenez deux pirogues, ajouta le capitaine en enfonçant son chapeau ciré sur ses oreilles, et se disposant à monter quelques enflèchures pour voir par lui-même.

— Si j'avions l'bonheur d'amariner ces deux-là, not'affaire serait dans l'sac, matelot!

— Embarque! embarque! » criait un officier.

Et bientôt les deux pirogues de tribord descendent sur leurs palans; la quille effleure la surface à peine agitée de la mer; les cinq canotiers s'affalent par tous les objets saillans qui sont à l'extérieur du navire, et l'officier donne son commandement :

« Largue tout! »

La pirogue pousse au large.

Équipée de cinq vigoureux rameurs, elle s'écarta bientôt de l'endroit où était mouillé le navire. Légère comme la longue feuille de palmier, dont elle avait la couleur, la frêle embarcation, avec sa petite voile, que balançait la brise naissante, se dirigea vers une pointe de la baie, du côté de laquelle un des hommes restés en vigie tendait son bonnet, qu'il agitait en guise de signal. L'autre pirogue suivait.

« La voici! s'écria le harponneur, qui depuis quelques instans avait quitté son aviron pour observer....

— Houra, garçons! »

Aussitôt la petite voile est roulée, chaque rameur s'étend sur son aviron et bout d'impatience. La pirogue passe comme une flèche.

« Courage, enfans! elles sont bien deux; c'est la mère et le petit! »

Et en effet, quelques instans après, un bruit sourd, que connaît si bien l'oreille exercée du marin, annonça aux canotiers qu'ils approchaient du but de leur désir. L'animal faisait alors un bruit épouvantable; le déplacement d'eau qu'il occasionnait formait un remous qui permettait de suivre sans erreur sa direction, lors même qu'il s'enfonçait sous l'eau. Mais la seconde fois qu'il reparut à la surface, il lança à vingt pieds en l'air deux longs jets en forme d'arc, et, montrant sa tête toute couverte d'insectes marins, il parut s'arrêter entièrement en lançant d'instant en instant par ses évens une eau rapide, dans laquelle le soleil brillait à éblouir la vue.

En un moment, la pirogue fut à vingt pieds de la baleine.

« Debout! s'écria l'officier au harponneur, lève les rames!... »

L'impulsion donnée à la pirogue par les coups d'aviron ayant diminué la légère distance qui séparait nos impatiens marins de leur monstrueux antagoniste, le harponneur fut bientôt à portée de piquer; et, au commandement qui lui en fut fait, il saisit un de ses harpons, qu'il brandit un instant à bout de bras..., puis, lancé avec force, le fer tout entier disparut dans le corps de la baleine....

Se sentant atteint et pénétré, l'animal resta un instant comme frappé d'inertie; ce ne fut que quelques instans après que, cherchant sans doute à se délivrer de la douleur qu'il ressentait, il commença à se rouler sur l'eau, élevant tantôt son énorme tête, comme pour chercher la cause de sa douleur, tantôt frappant la surface de la mer avec ses nagoires, ou bien balançant en l'air sa vaste queue, dont il frappait violemment la surface de l'eau; il reprit sa course droite, irrégulière, coupée par des angles droits; il cherchait à fuir la douleur de sa blessure et à rejoindre son petit, qu'on ne voyait plus.

La pirogue, que la ligne fixée au manche du harpon tenait à la baleine, filait avec une étour

Digitized by Google

dissante célérité : c'était à donner des vertiges à se tourner pour respirer; le moindre mouvement brusque d'un des hommes eût suffi pour faire chavirer la frêle et rapide barque.

Mais l'officier, qui s'était porté sur l'avant à la place du harponneur, préparait une longue lance avec laquelle il devait achever la baleine aussitôt qu'elle allait, en lui présentant le flanc, exposer à ses coups une des parties vitales.

Vingt fois la redoutable lance, un instant balancée en l'air, est prête à partir des mains du bouillant jeune homme... et vingt fois la baleine esquive par hasard le coup mortel que peut-être elle allait recevoir.

« Halez la ligne, enfans! Approchons davantage, que je lui délivre son billet d'enterrement. »

En effet, la baleine ayant ralenti sa course, la pirogue, à l'aide de sa ligne et d'une partie de ses avirons, s'approcha de l'aileron, et, à une distance d'environ trois brasses, l'adroit marin lança son fer, qui entra de plus de trois pieds dans la partie mortelle.

A ce second coup, sans doute plus douloureux que le premier, le cétacé plongea aussitôt en faisant sous les eaux une route inégale et brisée; son remous et la ligne qui tenait à la pirogue, indiquaient toujours la direction où l'œil impatient du jeune baleinier désirait le voir paraître.

Ce fut à quelques brasses de leur embarcation que le sein de la mer s'ouvrit pour livrer passage, au milieu du bouillonnement de l'eau, au large dos de la baleine; bientôt elle lança en l'air, par ses deux évens, deux longs jets d'un sang épais...

« Houra! s'écrièrent les rameurs; houra! vous lui avez joliment trouvé sa saignée, lieutenant! »

L'autre pirogue faisait des efforts incroyables pour approcher.

On eût pu voir dans chacune des figures de ces braves marins la joie qu'ils éprouvaient d'être seuls spectateurs de l'agonie prochaine de leur proie.

« Nage un coup, enfant, nage un coup, que je l'achève avant que les autres s'approchent! » s'écria le chef de la pirogue avec un accent de joie.

L'animal se débattait alors violemment : il frappait l'eau avec force de son énorme queue, et rougissait au loin la mer, en s'enveloppant dans un tourbillon d'écume toute rose, et produisant un bruit que les échos de la baie se renvoyaient comme des coups de canon.

Cependant le jeune marin profita d'un moment où, fatiguée de sa vaine lutte contre la douleur, la baleine sembla se résigner à mourir; avec quelques coups de lance il aggrava les blessures, et bientôt, faisant encore d'inutiles efforts pour fuir, l'animal sillonna de nouveau la mer d'une longue raie de sang; puis, faisant jaillir par les souffles d'énormes morceaux de sang extravasé, il tourna sur lui-même, et son ventre luisant, marqué de larges taches blanches, se montra à la surface de l'eau rougeâtre. Peu d'instants après la mort de la baleine, la seconde pirogue arriva.

« C'est une belle baleine, monsieur, dit au lieutenant le nouveau venu.

— Je le crois bien, elle en vaut deux comme nos dernières. Mais où donc sera passé le petit?

— Il sera sorti de la baie.

— Remorquons-nous?

— Oui, traînons cela à bord, il n'y a guère que deux milles; le capitaine a dû voir ce qui se passait, il va nous envoyer du renfort.

— Oui, et du tafia! » dit un vieux matelot.

Une heure après, la grosse baleine était solidement amarrée contre *l'Albatros*, et un *houra* vigoureux s'élança des vastes poitrines de quarante marins montés sur les lisses et dans les haubans.

« Mousse! s'écria le capitaine, la goutte à notre monde. Celle-là en vaut bien deux, nous n'en voulons plus! »

Le lendemain, dans la nuit, vous auriez pu entendre, si vous aviez été à quelque distance de *l'Albatros*, les voix éraillées des matelots, qui chantaient en virant leur ancre; celles en fausset des mousses et des novices, qui répondaient en larguant les voiles : tout cela se dessinant fantastique aux lueurs mourantes du foyer qui avait consumé *la dernière baleine*.

Jetons maintenant un coup d'œil sur l'emploi du produit de la pêche de la baleine, et sur les ressources que l'industrie peut trouver et créer du résultat de ces armements.

L'emploi ultérieur de l'huile de baleine, en supposant un accroissement présumable dans le nombre des opérations, est une question d'une grande importance et qui occupe encore la majeure partie de ceux qui prennent intérêt à cette industrie maritime; il s'agit de trouver l'écoulement d'une denrée dont la réussite probable de tous les armements entrepris dans nos grands ports causerait, présume-t-on, l'encombrement.

Cependant il est constant que, le nombre des bâtiments employés à la pêche de la baleine fût-il double et plus encore de ce qu'il est aujourd'hui, les résultats de ces importantes opérations seraient encore satisfaisants. Lorsqu'il n'y avait en France que six ou sept baleiniers, l'huile de baleine s'est souvent soutenue en rapport avec le cours de celle de colza, et quelquefois même le prix de cette première a été plus élevé.

Depuis, avec les produits de pêche de nos trente et quelques pêcheurs, nous avons vu souvent encore l'huile de baleine à un taux aussi élevé qu'au temps où dix bâtiments à peine s'occupaient de notre approvisionnement.

Une des causes de cet équilibre dans le prix de l'huile de poisson, eu égard à celle de colza, tient à ce que la première, indispensable pour l'apprêt des cuirs et une foule d'autres usages,

Digitized by Google

ne pouvait être fournie par le petit nombre de navires qui importaient le produit de leur pêche; les corroyeurs étaient ainsi forcés de se servir, pour leurs travaux, d'huiles de poisson et de colza mélangées dans certaines proportions.

Une fois les besoins de ceux-ci comblés par l'importation dans nos ports d'une plus grande quantité d'huile de baleine, les usines, les fabrications du savon vert et l'éclairage viendront imposer les besoins de leur alimentation. En France, bon nombre de petites villes et de bourgs sont encore peu ou point éclairés à cause du haut prix des huiles végétales. L'huile de baleine, sans préparations chimiques, est très-propre à l'éclairage extérieur. En outre, la France voit se propager l'éclairage au gaz : à Paris, il a pris un immense développement, et la province suit cet exemple. Ce sera donc un débouché dont les nécessités ne seront point comblées par ce que nous possédons aujourd'hui de baleiniers en France. Au prix de 40 fr., l'huile de baleine peut parfaitement aller en concurrence avec la houille pour la fabrication du gaz [1]. Ceci explique la disproportion énorme qui existe entre les armements des États-Unis, qui sont par centaines, et les nôtres, qui n'atteignent point quarante, sans égard encore au chiffre bien différent des deux populations.

Si l'on s'occupait en France de l'application des moyens chimiques dont on tire ressource aux États-Unis pour l'éclairage intérieur, le point de perfection où nous sommes arrivés dans cette science rendrait incalculable l'application de cette denrée par rapport aux besoins du pays; un développement considérable en serait la conséquence pour la marine baleinière du pays.

Il est encore une remarque importante à faire, c'est que si, par suite d'une année très-favorable, l'encombrement avait lieu dans nos magasins, le Nord, au-dessous de 30 fr., viendrait s'approvisionner chez nous.

Aussi l'avenir de cette industrie ne présage-t-il que de longues chances de réussite tant que les armements seront bien faits et les opérations sagement dirigées. Nous verrons bientôt, sans doute, notre commerce maritime étendre encore ses entreprises, soit en augmentant le nombre des bâtiments baleiniers à mesure que nos marins s'expérimentent dans la pratique de cette pêche, soit en faisant quelques essais pour la pêche du cachalot, à laquelle on ne paraît pas songer, et qui mérite pourtant toute l'attention des industriels. Nous ferons bientôt suivre ce dernier article par un coup d'œil rapide sur les ressources de cette seconde pêche, qui se lie si étroitement à la première, tant par ses moyens pratiques que par l'application de ses produits à l'économie commerciale et à l'industrie.

[1] L'huile de blanc de baleine produit de quatorze à seize pieds de gaz; l'huile simple de baleine de dix à douze pieds, par livre. Chaque bec conducteur de lumière use trois pieds cubes de gaz fabriqué par le charbon; celui qui aurait l'huile de baleine pour élément en dépenserait à peine un pied 10 centièmes par heure. (Résultats d'expériences faites sous nos yeux à l'hôpital Saint-Louis.)

Marseille.

COUP D'OEIL GÉNÉRAL.

Pour le Français qui ne connaît que les côtes de l'Océan ou de la Manche, et pour celui de l'intérieur qui n'a jamais vu la mer, Marseille et les autres ports de la Méditerranée doivent être un spectacle également nouveau. On conçoit, en effet, qu'une différence d'aspect résulte nécessairement de deux natures dissemblables. Sur nos côtes de l'ouest et du nord, les marées qui tour-à-tour envahissent et abandonnent les terres, les vagues énormes, les brumes épaisses, les fréquentes et noires tempêtes qui semblent l'élément naturel de ces bords, doivent leur donner un aspect âpre et sévère que n'ont pas les parages riants de la Méditerranée. Ici tout est moins sublime, mais plus gracieux. Le flot, presque toujours limpide et pur, réfléchit un ciel presque toujours serein, baigne constamment la même hauteur du rivage, et ne se retire pas pour laisser à découvert un limon infect. Les côtes, arides sur quelques points, n'en sont pas moins pittoresques: leurs sables qui, semés de parcelles de mica, étincellent au soleil, leurs roches calcaires et blanches qui, par intervalles, font place à une riche végétation, forment, avec l'azur du ciel et des mers, les oppositions vigoureuses de couleurs et de teintes qui donnent à ces paysages maritimes tant de chaleur et d'éclat. Et ces beautés de la nature sont rehaussées par le charme des souvenirs, car les rivages de la Méditerranée furent le théâtre de presque tous les événemens historiques qui précédèrent la découverte du Nouveau-Monde.

Ainsi qu'on l'a vu dans deux précédents articles, Marseille ne resta point étrangère à ces événemens. Nous avons dit la part qu'elle y prit depuis sa fondation, les progrès successifs de sa puissance, de son commerce et de sa navigation. Il nous reste à dire ce qu'est aujourd'hui Marseille, telle que le travail des siècles et la civilisation l'ont faite. Nous jetterons d'abord un coup d'œil d'ensemble sur sa position, son aspect et sa population; nous dirons un mot des établissemens et des édifices qui, sans entrer dans le cadre de notre publication, ne peuvent être omis dans la description géographique d'une ville, et nous réserverons pour des articles subséquens, spécialement consacrés à ce sujet, les détails relatifs aux établissements maritimes et au commerce,

Digitized by Google

L. Garnerey del. Bouvier sculp.

Marseille

Imprimé par Chardon

Digitized by Google

détails auquels notre spécialité nous astreint à donner plus de dévoloppemens.

Marseille, chef-lieu du département des Bouches-du-Rhône, l'une des plus belles et des plus opulentes cités de la Méditerranée, doit ces avantages à sa situation topographique, à l'étendue et à la sûreté de son port, où douze cents navires peuvent prendre place. Malheureusement ce port n'a pas assez de fond pour les frégates et vaisseaux de haut bord, et n'a pas de rade foraine, car on ne peut donner ce nom à un golfe exposé à tous les vents. Il forme un carré long dont chaque côté, dans le sens de la longueur, est occupé par un double et quelquefois par un triple rang de navires de tous les pays. Des places particulières leur sont assignées, selon leurs nations, leur provenance, et la nature de leurs chargemens.

A la droite de l'entrée de cet immense bassin, que de toutes parts encadrent des édifices grandioses, se trouve le quai de *Rive-Neuve*, à gauche le quai du port. Le premier, exclusivement bordé par de vastes magasins ou des hangars, et presque désert la nuit, n'est peuplé pendant le jour que de marins, de douaniers, de porte-faix, de peseurs et jaugeurs du commerce. C'est là que se débarquent les produits des colonies, que des milliers de bras sont occupés à rouler, à traîner des colis, à vanner du blé; là aussi se trouvent le *canal* destiné aux mêmes usages, la place aux huiles, la machine à mâter, plus loin le chantier de construction et le nouveau bassin de carénage, Nous aurons à revenir sur quelques-uns de ces établissemens.

Le quai du port, qui va changer de physionomie, car au moment où nous écrivons on démolit les anciennes maisons que vont avantageusement remplacer des maisons plus reculées, à façades uniformes et régulièrement alignées, commence à la Consigne et se termine à la Cannebière, vaste place toujours animée et populeuse, et qui rappelle au voyageur ce qu'il a vu de plus beau en ce genre, dans les premières villes d'Europe. L'Hôtel-de-Ville, placé à égale distance à peu près de la Consigne et de la Cannebière, divise ce quai en deux parties d'une physionomie bien distincte. C'est, de la Consigne à l'Hôtel-de-Ville, le quartier Saint-Jean, avec sa population de pêcheurs, de marchands de poissons, ses petits cafés, et ses magasins, engoudronnés, de tous les ustensiles, voilures et agrès qui entrent dans l'armement d'un navire. Au-delà, c'est une population élégante, ce sont les arts, le luxe, de somptueux cafés, de riches magasins d'optiques, de gravures, d'horlogerie, d'objets d'histoire naturelle, devant lesquels s'arrête la foule. Au point d'intersection est une place pavée en larges dalles, où, à l'heure de la bourse, dont la salle fait partie de l'Hôtel-de-Ville, se dégorge le trop-plein des négocians et des courtiers. Le reste du quai, pavé en briques, offre aux promeneurs un sol constamment sec, une température douce et abritée l'hiver des froids piquans qu'amène quelquefois le *mistral* (vent du nord-ouest). A ces agrémens il faut ajouter, comme distraction, l'aspect de tous les objets de luxe que nous venons d'énumérer, celui des pavillons de toutes les nations, flottant sur les navires, et le singulier mélange du costume et de l'idiome de tous les peuples confondus dans l'essaim qui, en toute saison comme à toute heure, bourdonne et s'agite en ce lieu. Au large du port, et à une petite demi-lieue, sont les îles de Pomègue, de Ratonneau et du Château-d'If; à l'entrée, les forts Saint-Jean et Saint-Nicolas, et à droite, un peu plus loin, le fort Notre-Dame-de-la-Garde. Nous aurons à rappeler quelques événemens historiques qui se rattachent à ces noms.

Dépourvue d'antiquités, Marseille n'est pas encore très-riche en édifices publics modernes. Nous avons parlé de l'Hôtel-de-Ville; il faut voir sur sa façade un écusson de Puget; dans l'intérieur, le grand escalier et deux tableaux de Serre, représentant la peste de 1720. La nomenclature des monumens publics sera épuisée quand nous aurons ajouté à l'Hôtel-de-Ville le Grand-Théâtre et le Théâtre-Français, la Bibliothèque, le Jardin des Plantes, un Musée de tableaux peu nombreux, mais en général appartenant aux bonnes écoles, un arc de triomphe commencé en 1824, et achevé aujourd'hui seulement. Cet édifice est grand et noble, son faîte est orné de huit statues dues au ciseau délicat de M. David d'Angers; citer le nom du sculpteur, c'est indiquer la perfection de l'œuvre dont le défaut justement reproché est une délicatesse de traits qu'on admirerait dans un musée, mais qui nuit à l'effet dans un monument aussi grandiose. A Marseille, comme dans le reste de la France, tandis que les travaux entrepris par des particuliers s'élèvent et s'achèvent avec une célérité qui tient du prodige, ceux dont l'administration fait les frais fatiguent éternellement de leur immobilité les yeux de la population. Citons encore parmi les édifices publics qui méritent une mention du topographe et une visite du voyageur, l'église Saint-Victor, celle de la Major, bâtie, disent les antiquaires, sur l'emplacement où fut jadis un temple de Diane; l'Hôtel-Dieu, l'Hôtel des Douanes, et le Lazaret, qui nécessairement attirera de nouveau notre attention.

Ce petit nombre et cette pauvreté de monumens sont amplement compensés par la beauté des quartiers neufs, car Marseille se divise en deux villes, la nouvelle et l'ancienne. Celle-ci, aux rues tortueuses, étroites et sales, aux maisons gothiques et sombres, occupe la position exacte où fut la Massalie, fille de Phocée, émule d'Athènes et sœur de Rome. L'Hôtel-de-Ville et le Palais-de-Justice, qui en font partie, y fixent

Digitized by Google

la demeure de quelques légistes et d'un petit nombre d'employés. Les nouveaux quartiers, séjour du commerce, des administrations et de l'aristocratie de tous les états, par leur régularité, l'alignement et l'architecture de leurs bâtimens, la propreté constante de leur pavé, classent Marseille au premier rang parmi nos villes les plus élégantes et les mieux distribuées. Ces avantages et son climat y attirent, comme à Nice, comme à Livourne et à Naples, ces migrations d'Anglais qui, chaque hiver, viennent chercher en Italie et en Provence l'air pur, l'atmosphère limpide et le doux soleil que la nature a refusés à leur patrie.

La brillante période de l'empire fut pour Marseille une époque de calamité. Le commerce maritime seul la fait vivre et prospérer, et il était anéanti par les formidables croisières anglaises qui sillonnaient nos parages. Aussi l'avénement des Bourbons fut accueilli par des transports de joie frénétiques, et à la seconde abdication de Napoléon, le peuple marseillais se vengea cruellement sur les militaires et les partisans du régime déchu, de l'humiliation que venait de subir le gouvernement qu'on croyait protecteur des intérêts mercantiles. Il n'entre pas dans nos attributions de décrire les excès de cette époque néfaste, et nous nous en applaudissons.

A partir de la seconde restauration jusqu'à nos jours, la population, le commerce, et l'extension matérielle de la ville ont toujours été en croissant. Mais c'est surtout depuis la conquête d'Alger que cet accroissement a été sensible et hors de tout rapport avec celui des vingt-sept années précédentes. En 1815, la population était de quatre-vingt mille âmes; au commencement de 1830, de cent quinze mille. Elle s'élève maintenant à cent quarante-huit mille. Il est superflu d'ajouter que la masse des affaires, les transactions commerciales et les travaux de tous genres ont suivi la même proportion. Chaque jour de nouveaux et somptueux quartiers se dessinent et s'élèvent; chaque jour se créent des établissemens inconnus jusqu'à présent à Marseille, et qui, y fécondant les arts et le luxe en y propageant le *confortable*, doivent attirer une nouvelle affluence d'étrangers et devenir un nouveau moyen d'opulence et de prospérité. Il serait long et fastidieux d'énumérer ces établissemens que l'industrie enfante pour le bien-être ou les plaisirs des classes aisées. Nous en donnerons un exemple en mentionnant les *nouveaux bains de la Méditerranée*, de MM. Guieux et Clémenceau, à une demi-heure environ de la ville, sur la plage de la Madrague. Des travaux élégans et bien entendus, combinés avec un site pittoresque, avec une perspective ravissante, avec tout ce qui peut satisfaire les goûts des baigneurs, en ont fait un de ces lieux que l'on se promet de revoir quand on les a vus une une fois.

Hâtons-nous de dire qu'il n'existe pas une seule ville en France qui possède autant d'établissemens philanthropiques que Marseille, tous consacrés à l'éducation, au soulagement, non pas seulement des classes indigentes, mais encore de celles que des malheurs et des événemens imprévus ont fait déchoir d'une haute position. On conçoit que nous ne pouvons entrer à cet égard dans des détails qui sont en dehors de notre cadre, mais nous pouvons au moins signaler l'existence de ces institutions qui honorent cette grande cité. Nous mentionnerons entre autres, avec l'école des mousses dont nous avons parlé dans un précédent article, l'établissement des *Enfans de l'Etoile*, où sont bien nourris, proprement vêtus, soigneusement instruits et gratuitement, de jeunes garçons du peuple qui ont perdu leurs pères. On leur enseigne un état mécanique, et à la fin de cette éducation on leur avance les fonds nécessaires pour un premier établissement. Nous devons mentionner encore l'école gratuite de musique vocale, succursale du Conservatoire de Paris, et qui a fourni des sujets distingués à l'Opéra; l'école gratuite de dessin, les écoles mutuelles, et une foule d'autres institutions qui attestent, de la part des classes riches, un noble penchant à la bienfaisance, et ne laisse de la part de la classe indigente aucun prétexte à la paresse. Mais encore une fois, ces détails ne sont pas de notre ressort, et nous avons dû nous borner à les indiquer au philanthrope qui, dans une visite à Marseille, serait tenté de les voir et de les étudier de plus près.

Cette notice, toute sommaire qu'elle doit être d'après les conditions de notre plan, serait cependant incomplète si nous ne disions un mot des bastides, qu'on cite toujours lorsqu'il est question de Marseille. Dans un rayon de deux lieues autour de la ville, sont semées environ vingt mille maisons de campagnes où, le dimanche, la population va se délasser des travaux ou des calculs de la semaine. Chaque bastide a invariablement sa *pinède* (bosquet de pins), et son poste à feu pour la chasse aux grives. C'est dans ce poste que, dès le matin, on attend l'oiseau qu'attirent des appeaux vivans, et qu'invitent à se reposer des rameaux dépouillés de feuilles, placés à la cime de quelques arbres à portée. Le pays n'est pas giboyeux, et vingt mille coups de fusil attendent la pauvre volatille que son mauvais destin fait passer par hasard sur le territoire des bastides. C'est dire combien la nullité de ses résultats rend cette chasse fastidieuse.

On conçoit que ces myriades de maisons de campagne, blanches, entrecoupées de plantations, disséminées dans un vaste espace qui s'élève en un amphithéâtre dont la dernière enceinte est formée par des montagnes nues et abruptes, doivent composer un ensemble d'où résultent des points de vue d'une grande beauté. En effet, celui qu'on appelle la *Viste*, et dont on jouit en arrivant

Digitized by Google

à Marseille par la route d'Aix, a mérité d'être décrit plusieurs fois, et ne l'a jamais été qu'imparfaitement. C'est qu'il est de ces beautés de la nature pour lesquelles l'idiome le plus abondant et le style le plus riche n'ont que des expressions insuffisantes. Quel effet aurons-nous produit lorsque nous aurons dit que le voyageur, en arrivant sur les hauteurs de *Séon*, découvre à sa droite une immense étendue de mer sillonnée de voiles blanches, devant lui et à sa gauche, Marseille, son port, sa ceinture de bastides dont l'œil se plaît et se fatigue à suivre la multitude et la variété, et à l'horizon de ce tableau une chaîne de montagnes azurées ou rougeâtres, aux coupures bizarres et pittoresques? Le lecteur restera froid à ces détails décolorés d'un ensemble dont l'aspect le ferait tressaillir de plaisir et d'admiration.

Il est d'autres perspectives plus étendues et non moins ravissantes, telles que celle qui s'offre aux regards, à l'approche de la terre, lorsqu'on arrive à Marseille par mer, et celle qu'on découvre du haut de la montagne Notre-Dame-de-la Garde, ou même de la promenade Bonaparte, qui en est à mi-côte. On embrasse de là, à vol d'oiseau, un immense horizon où, d'une part, la nappe d'eau de la Méditerranée, de l'autre, les lointaines campagnes se confondent avec le ciel.

L'empreinte de l'antique origine de Marseille, qui a disparu de son sol, se retrouverait peut-être dans quelques usages populaires et dans le caractère de tête des classes inférieures qui, moins croisées par les alliances que les classes élevées et intermédiaires, ont dû conserver quelque chose du type primitif et de la physionomie de leurs ancêtres. Il n'est pas rare de trouver dans les personnes des deux sexes qui forment la population des vieux quartiers, mais surtout chez les femmes, ces profils grecs dont la pureté des lignes rappelle les belles têtes que l'art classique a données comme le type de la beauté. D'un autre côté, les fêtes champêtres des villages du territoire de Marseille; les jeux de la course, de la lutte, du palet, auxquels se livrent les jeunes gens; les feux de joie allumés dans la soirée la veille de la Saint-Jean, semblent être un reste et un diminutif des jeux de la Grèce, des torches brûlées au solstice d'été en l'honneur de Cérès.

Il est impossible de parler de ce qui est particulier à la Provence, sans dire un mot du tambourin et du galoubet qui se confondent en un seul instrument entièrement local, dont la gaîté et la fraîcheur sont si bien en harmonie avec le caractère des lieux et celui des habitans. Plus d'une fois les sons du tambourin, entendus par hasard sur une plage lointaine, ont excité chez le Provençal cette profonde mélancolie et ce vif souvenir du pays que le ranz des vaches réveille chez les Suisses. Les mêmes effets sont produits chez les Provençaux voyageant à l'étranger, par le patois de leur contrée, si riche en expressions énergiques et originales, qui n'ont d'équivalens dans aucune langue. Des chroniques, des histoires, des poèmes sont écrits dans cet idiome sur lequel s'exercent encore quelques verves poétiques du Midi. Au surplus, il s'efface chaque jour, et ses locutions tendent à se confondre avec les locutions moins vives, moins colorées et plus souples du français. Il y a cinquante ans à peine, que toute la classe bourgeoise à Marseille parlait exclusivement le patois, et que le peuple ne comprenait pas d'autre idiome. Tous aujourd'hui entendent le français, et le patois n'est le langage habituel que des classes les moins aisées. Il en est de même des usages locaux dont nous avons parlé, et qui deviennent graduellement moins tranchés et moins apparens. On peut prévoir qu'à une époque assez rapprochée, ils ne se remarqueront dans ces contrées que comme des exceptions, et finiront par disparaître tout-à-fait. Ce changement, ou, si l'on veut, ce perfectionnement, est dû beaucoup moins à la délimitation de la France en départemens, qu'aux progrès généraux de la civilisation, et surtout aux événemens qui, pendant plus d'un demi-siècle, ont fondu et mêlé les Français de toutes les parties du royaume, et qui les ont mis en contact avec tous les peuples de l'extérieur.

N'oublions pas de parler, avant de terminer cet article d'une création nouvelle, de l'immense promenade aboutissant de la porte de Rome aux bords de la Méditerranée. Elle a été créée en très-peu de temps; c'est le *Prado*, qui, lorsque les arbres de sa quadruple allée auront acquis leur croissance, surpassera tout ce que l'Europe possède de plus magnifique en ce genre.

Et tandis que l'administration ou des associations particulières accomplissaient ces constructions, l'industrie individuelle contribuait pour sa part à l'embellissement de la ville; des quartiers nouveaux ont été construits pendant ces dernières années, des rues, déjà d'une beauté, d'une régularité remarquables, ont vu s'élever des bâtimens d'un luxe de construction qui les rend dignes des plus beaux quartiers de la capitale. Il est inutile d'ajouter que les mouvemens de l'industrie et du commerce ont suivi cette progression, et que les affaires ont eu un mouvement toujours ascendant et jamais ralenti. Aux époques les plus prospères de son histoire, Marseille n'aurait jamais pu rêver une existence aussi brillante que celle dont elle jouit en 1848, et qui cependant est loin d'être à son apogée.

A. Lardier.

Une Légende

DE L'ILE DES SAINTS.

Un soir d'hiver, nous ne saurions dire en quelle année, un homme dans la force de l'âge était agenouillé au fond d'une cabane misérable; non loin de lui, une vieille femme égrenait son rosaire; entre eux deux était une bière, construite, comme la cabane, avec des débris de planches longtemps ballottées par la mer. Dans la bière, il y avait une croix.

C'est là une coutume qui remonte sans nul doute aux premiers âges de l'établissement du christianisme en ces pauvres contrées, au delà peut-être; une coutume étrange autant que touchante et pleine de mystique poésie. A l'île des Saints, quand un membre de la famille meurt, englouti par l'Océan, Dieu sait que cela n'est point rare! ses parents achètent une châsse, dussent-ils dépenser leur dernière pièce de monnaie. Une croix est ensevelie et déposée dans la bière. Dès lors, la croix représente le mort; sur elle on fait les prières funèbres; sur elle on pleure; sur elle encore on jette les quelques gouttes d'eau bénite, dernier présent des vivants à ceux qui ne sont plus.

L'homme avait nom Corentin, la vieille femme Yvonne; la croix s'appelait Margaïte. Il régna, durant toute la nuit, dans la cabane, un silence sépulcral, rompu seulement de temps à autre par un long soupir de Corentin ou par la toux haletante d'Yvonne.

« Le jour tarde, » dit enfin celle-ci.

Corentin sembla s'éveiller brusquement à ces mots; son œil, baissé vers la terre, se releva plein de larmes.

« Margaïte! s'écria-t-il avec passion, cœur de mon cœur, je ne te verrai plus!

— Elle était forte, grommela la vieille femme d'un ton chagrin. Que fera Corentin, maintenant que le voilà seul?... Je mourrai de faim.

— Elle était belle! continuait Corentin. Que le vent fût glacial ou que le soleil scintillât, ardent, à la pointe des lames, je ne sentais ni le froid ni la chaleur, j'étais avec elle et je l'aimais.

— La faim! murmurait dolemment la vieille femme. J'ai soixante et dix ans, je mourrai de faim.

— Mère! dit Corentin, prions pour Margaïte.»

Yvonne reprit machinalement son rosaire, et récita les paroles bénies en pensant à sa propre souffrance: les vieux arbres n'ont plus de moelle; où est le cœur d'un vieillard?

On frappa trois coups à la porte; le jour venait. Un prêtre entra, qui leva la morte. Corentin se précipita et couvrit la croix de baisers, comme si c'eût été réellement le cadavre de sa femme bien-aimée. Puis, abîmé de douleur, il se laissa choir sur le sol. Le prêtre emporta la bière; la mère et le fils restèrent seuls.

Le vent secouait violemment les planches mal jointes de la cabane; il y avait tempête en mer. Yvonne, pelotonnée sur elle-même, grelottait et se signait; le canon d'alarmes retentissait par intervalles, au loin, dans la baie des Trépassés. Corentin, concentré dans sa douleur, semblait une statue, tant était grande son immobilité; il n'entendait rien.

« Jésus-Dieu! dit la vieille femme; que de naufrages il y aura cette nuit dans la baie! »

Corentin fit un geste de compassion et ne répondit pas.

« Le jour se lève, poursuivit Yvonne; si j'avais les forces de mes jeunes années, j'irais sur la grève ramasser le butin que Dieu envoie aux pauvres gens.

— Ma mère, dit Corentin, dont un triste sourire releva la lèvre, Dieu ne tue point les uns pour nourrir les autres; votre pensée est coupable.

— Oui... oui! gronda la vieille, les prêtres disent cela;... et les enfants donnent des leçons à leurs mères... et les pauvres femmes meurent de faim... de faim! »

Le bruit du canon éclata si près, que les planches de la cabane tressaillirent.

« Juste sur les écueils de la pointe! s'écria joyeusement Yvonne, dont les yeux rayonnèrent d'un avide désir. Il y aura de l'eau-de-vie! »

Corentin s'était levé d'un bond.

« Où vas-tu? demanda sa mère.

— Où Dieu m'envoie, répondit-il. Margaïte aimait à secourir les marins en souffrance. »

La vieille se pencha pour écouter le bruit de ses pas, qui se perdaient déjà dans l'éloignement.

« Autrefois les hommes étaient braves, dit-elle; ils régnaient sur les grèves et s'enrichissaient du butin. Ils craignent les lois, maintenant; ils combattent la sainte Providence en sauvant ceux qu'elle a condamnés... Et les pauvres meurent de faim sur leurs vieux jours. »

Elle reprit son rosaire et s'arrangea pour dormir.

Corentin était allé vers sa barque de pêcheur; il détacha l'amarre et se laissa dériver avec le reflux vers la pointe nord de la baie; c'était de là qu'étaient partis les signaux d'alarmes. Mais, arrivé au milieu de l'anse, sa barque refusa tout à coup d'obéir au gouvernail; un brouillard épais couvrait la mer; le pêcheur devina bientôt, à l'élévation monstrueuse des vagues, qu'il devait être au large; il voyait seulement à une longueur d'aviron devant lui. Corentin amena sa voile; l'eau entrait, en bouillonnant, par-dessus

Digitized by Google

le bord de sa frêle embarcation ; il se vit perdu.

La journée entière se passa ainsi ; vers le soir, la barque toucha sur un écueil inconnu et s'engloutit ; Corentin, s'accrochant aux pointes du récif, parvint à gagner le sommet, et se coucha, rendu de fatigue.

C'était une de ces nuits brumeuses, sans lune, où le Breton, poëte et superstitieux, évoque des milliers de fantômes. Corentin pensa d'abord à sa vieille mère, qui allait rester seule et sans soutien, puis à Margaïte; il se prit à chanter, au souvenir d'elle, un de ces mélancoliques refrains qu'affectionnent les gens de la côte; il pleurait en chantant, et s'interrompait parfois, croyant ouïr à son oreille le souffle de sa compagne.

« Margaïte ! disait-il ; tu étais mon bonheur... mon bonheur et ma joie. Pourquoi m'avoir abandonné, femme? Je t'aimais et tu m'aimais; nous étions si bien! Maintenant, me voilà seul. Tu étais forte autant que belle ; ma barque t'obéissait ; le gouvernail connaissait ta main. Le jour où une autre main a voulu le toucher, il s'est révolté; je vais mourir... bénie soit la mort si je te retrouve, Margaïte, ma femme ! »

Sa voix, pleine de sanglots, reprenait le chant; à mesure qu'il chantait, son cerveau s'exaltait de plus en plus. Son front brûlait; le sang, violemment précipité vers son cœur, le faisait battre à briser sa poitrine. Il ne voyait point la mer; mais il l'entendait briser avec fracas au-dessous de lui ; un puissant et mystérieux désir faisait trembler tous ses membres.

« Pourquoi tarder encore ! s'écria-t-il enfin. A toi, Margaïte, à toi mon âme ! où tu es je veux aller ! »

Il s'était levé et prenait son élan pour se précipiter dans la mer ; une main vigoureuse le retint, il se retourna stupéfait.

Une forme se montrait sur le rocher; elle était entourée d'une lueur vague et blafarde ; Corentin reconnut Margaïte.

« Ma bien-aimée !... » voulut-il dire.

Elle mit un doigt sur sa bouche, et fit un signe d'impérieux commandement; Corentin se laissa tomber à genoux. Une voix se fit entendre, qui semblait sortir du gosier de Margaïte ; néanmoins, ses lèvres ne remuèrent point.

« Écoute, disait la voix, dont les profonds accents glaçaient le courage du pêcheur. Tu allais mourir en péché mortel, je suis venue... Écoute encore ; Dieu a pris en pitié tes regrets, veux-tu partager avec moi ta vie ? »

Corentin ne se sentit aucune joie à cette proposition qu'il eût rêvée naguère comme le suprême bonheur. En lui, l'épouvante tuait l'amour ; il répondit, néanmoins, d'une voix basse et craintive :

« Je le veux. »

Aussitôt il se fit, dans tout son être, un changement brusque et indéfinissable ; ses jambes fléchirent, ses yeux se voilèrent ; il sentit le vent froid glacer ses tempes subitement dégarnies. Margaïte le pressait dans ses bras.

« Retournons à la cabane, » dit-elle.

Corentin, éperdu, repoussait involontairement les étreintes de la morte ; il répondit d'une voix si faible, que lui-même ne l'entendait pas.

« Je n'ai plus de barque. »

Margaïte éleva la main ; un éclair déchira le brouillard, et Corentin vit, à son inexprimable surprise, sa barque amarrée au bas du rocher.

« Viens, » dit la jeune femme.

Ils descendirent. Comme d'habitude, Margaïte se mit au gouvernail ; Corentin orienta la voile. Les vagues se fendirent sur leur passage, et semblaient caresser doucement les flancs de la barque ; Corentin se signait à la dérobée et donnait son âme à Dieu.

Le jour se levait lorsqu'ils abordèrent à l'île des Saints. Yvonne dormait encore de ce sommeil lourd et léthargique qui l'avait prise au départ de Corentin. Au contact du doigt de Margaïte, elle s'éveilla brusquement, leva les yeux, et dit, sans manifester aucune surprise :

— Enfants, j'ai fait un triste rêve ; j'ai songé que Margaïte, ma fille, s'était perdue en mer... j'avais peur de mourir de faim.

Elle tressaillit à ce souvenir et secoua sa tête grise.

— La faim ! répéta-t-elle avec épouvante ; à soixante et dix ans ! »

Les deux époux s'installèrent comme par le passé dans la cabane et vécurent leur vie d'autrefois ; nul, dans le pays, ne semblait s'apercevoir du retour de Margaïte. Pour parler mieux, nul ne se souvenait de la disparition. Dieu avait permis cela.

Elle était toujours belle et jeune ; au contraire, le front de Corentin était chauve; des rides venaient à ses joues : Margaïte dépensait la vie de son époux ; lui, à trente ans, était un vieillard.

Tous les jours, ils allaient en mer de compagnie ; leurs pêches étaient abondantes; souvent on s'étonna de voir leur barque s'enfoncer sous le poids de la pêche, quand leurs compagnons n'apportaient pas un poisson. Nonobstant, Corentin se faisait triste, taciturne et souffreteux; souvent il jetait à la dérobée un regard sur Margaïte ; ce n'était plus un regard d'amour. Chaque matin trouvait celle-ci plus robuste et plus belle. Corentin se voyait lentement mourir ; en même temps, il voyait sa femme se fortifier de sa faiblesse, et, joyeuse, le conduire gaiement vers le tombeau.

Pour Yvonne, elle dormait, buvait de l'eau-de-vie et récitait maintenant son rosaire sur une chaise de cuir.

Un soir, Margaïte s'était couchée ; Corentin se trouvait seul avec sa mère ; il tremblait la fiè-

Digitized by Google

vre; des bandes rougeâtres et livides marbraient son front dépouillé. On entendait au fond de la cabane le souffle de la jeune femme endormie, égal et pur comme le souffle d'un enfant.

« Mère, dit Corentin, adieu!

— Où vas-tu? demanda la vieille avec inquiétude.

— Je ne sais. »

Yvonne leva sur lui son regard; et, voyant sa pâleur, fit un geste d'effroi.

« Tu souffres? demandait-elle encore.

— Je meurs, » répondit Corentin.

Il raconta son aventure nocturne et le pacte qu'il avait fait avec la morte; Yvonne l'écoutait, l'œil terne et la tête baissée.

« Et moi! dit-elle quand il eut fini.

— Mère, mon regret le plus cruel est d'abandonner votre vieillesse, murmura Corentin dont la voix allait s'affaiblissant de plus en plus.

— Jésus-Dieu! s'écria Yvonne; seule, sans secours.... la faim! »

Corentin l'interrompit d'un signe.

« Faites comme moi, dit-il; donnez-moi la moitié de votre vie. »

Yvonne joignit les mains; combattue par deux craintes également puissantes, elle hésitait.

« Jusqu'à demain matin, » murmura le pêcheur, succombant à son épuisement.

Yvonne sanglota et se plaignit durant toute la nuit; la vieillesse se cramponne à ses derniers jours de vie, comme un naufragé aux débris de son navire fracassé par la tempête.

« Donner à autrui la moitié de moi-même! grommelait-elle.... ou mourir.... mourir de faim!

Le lendemain, le jour se leva sombre et orageux; les vagues de la baie semblaient des montagnes; les pêcheurs de l'île des Saints restaient assis sur le pas de leurs portes; aucune barque ne tenta les flots ce jour-là.

« Viens! » dit Margaïte à Corentin.

Elle lui prit la main en souriant d'une façon étrange.

« Mère, dit Corentin, dans une minute, il sera trop tard! »

La vieille se prit à pousser des cris de désespoir.

« Décidez-vous, » mère! répétait Corentin, entraîné déjà par Margaïte.

La vieille se tordait sur son siége, maudissait Dieu et ne répondait point.

Corentin baissa la tête et suivit Margaïte. Elle marchait d'un pas leste et bondissant; son visage respirait l'allégresse. Le pêcheur allait, le front courbé vers la terre, l'œil éteint et les jambes chancelantes; on eût dit un vivant cadavre. Ils arrivèrent à la barque.

Un cri s'éleva de toutes les cabanes à la fois.

« Ne tentez pas Dieu! » disaient les insulaires. Margaïte répondit par un strident éclat de rire.

La barque partit et disparut bientôt dans le brouillard. Les assistans s'agenouillèrent et récitèrent un *De profundis*. La barque ne revint point; le flux n'apporta même pas ses débris au rivage.

Trois jours après, mourut la vieille Yvonne; elle mourut de faim.

Amédée Gréhan.

Promenade maritime

DU HAVRE A MORLAIX.

Aujourd'hui que les idées maritimes se sont fait jour et que chacun commence à connaître plus ou moins et apprécie l'importance de la marine, c'est un curieux et pittoresque voyage à entreprendre que celui du Havre à Morlaix. L'habitant de l'intérieur ou le Parisien le plus léthargique peuvent, en peu de temps, accomplir une véritable expédition de mer, perdre la terre de vue et s'initier enfin à toutes les péripéties d'une navigation complète, sans cependant abandonner la patrie et sans courir de dangers. C'est faire plus et mieux, pour voir la mer, que de prendre le paquebot de Rouen au Havre, de visiter le port et se risquer jusqu'à Honfleur.

Le voyage du Havre à Morlaix est une des excursions maritimes les plus intéressantes que l'on puisse faire, parce qu'elle vous offre, en quelques heures, le contraste frappant d'un pays nivelé par la civilisation et de la seule province de France qui ait conservé la rude et naïve empreinte de sa physionomie primordiale.

La traversée se fait dans les circonstances ordinaires en une vingtaine d'heures, un peu moins d'une journée, alors que le voyage par terre emploierait trois fois le même espace de temps. Mais pour être parvenu à assurer cette vitesse de locomotion aux voyageurs que les trajets de mer n'intimident pas trop, il n'a fallu rien moins que l'établissement d'un steamer d'une marche aussi rare que celle du — *Morlaisien*, — un des bateaux à vapeur les plus sûrs et les plus rapides, sans contredit, que possède le Havre, c'est-à-dire le port de France le plus avancé sous le rapport de la navigation mécanique.

DÉPART.

La distance du Havre à Morlaix est de soixante-cinq lieues marines, ou de soixante-dix-huit

Digitized by Google

Digitized by Google

Aubert del.

Imp.ie par Chardon

Vue du Quai de Marseille

Sauvage sculp.

Digitized by Google

lieues de poste, en suivant la route la plus courte que l'on puisse parcourir.

Ainsi, en supposant que l'on ne mette que vingt heures dans la traversée, on fait trois lieues marines et un tiers environ, ou près de dix milles, ou si l'on aime mieux, pour parler le langage du bord, près de dix nœuds à l'heure, c'est-à-dire l'équivalent de quatre lieues de poste, moins un dixième.

Les points les plus remarquables que l'on aperçoive dans le trajet et qui servent pour ainsi dire de jalons à cette route dont la trace s'efface si vite sous la quille du bateau, sont :

— La pointe de Barfleur, à 18 lieues du Havre.

— La digue et le port de Cherbourg à cinq lieues de Barfleur.

— Le cap de la Hague à cinq lieues de Cherbourg.

— L'île anglaise d'Aurigny, située à trois lieues du cap la Hague et qui forme avec ce cap le détroit connu, on ne sait trop pourquoi, sous le nom de Raz Blanchard.

— L'île anglaise de Guernesey et les deux îlots qui l'avoisinent dans l'ouest, le grand Cers et Herms, à onze lieues de la Hague.

— Les Sept-Iles, petit archipel qu'on laisse à gauche en approchant de la côte de Bretagne à laquelle appartient cette chaîne de rochers dont un seul est un peu fortifié et le reste inhabité.

Après avoir établi cette petite nomenclature géographique, nous allons entrer, pour plus d'ordre et de clarté, dans quelques détails particuliers sur chacun des lieux qu'elle embrasse.

Le phare de Gatteville, élevé à une petite distance de l'extrémité de la pointe de Barfleur, est peut-être le plus magnifique des feux consacrés à l'éclairage de nos côtes (1).

Il ne faut pas oublier que c'est en deçà de cette pointe de Barfleur, qu'on laisse dans un éloignement trop grand pour qu'on puisse les apercevoir distinctement, les deux îles Saint-Marcouf près desquelles se trouve — la Hougue, — lieu célèbre encore par la défaite de la flotte de Tourville en 1692, et dont l'histoire a défiguré le nom en persistant à appeler — bataille de la Hogue, — le combat acharné qui se donna à la vue de ce point de la Hougue. On se rappellera même à ce sujet que le nom de la — Hogue — que la tradition a perpétué en favorisant une erreur d'appellation, ne se trouve nulle part sur la côte de Normandie.

CHERBOURG.

Peu de temps après avoir doublé Barfleur, au milieu du courant presque toujours torrentueux que l'on rencontre à la hauteur de cette pointe, renommée pour la violence de ses remous et de ses — brouillards, — vous voyez devant vous, par le bossoir de bâbord du bateau à vapeur, une grosse montagne au pied de laquelle s'élèvent des fortifications, des îlots noirs, de grandes toitures et des lignes de murailles, parallèles à la côte que vous prolongez en laissant par votre travers le sombre cap Lévi et les tours de Fermanville. Si en avançant assez dans cette direction pour bien distinguer au dessous de la montagne du Roule, l'île Pelée, les cales couvertes du port militaire de Cherbourg et les maisons de la ville, vous apercevez au large de la rade un quai étroit et long un peu au-dessus des flots, et formant vers ses extrémités une ligne légèrement cintrée vers la terre ; inclinez-vous pour rendre hommage au génie qui conçut la possibilité de ce gigantesque monument maritime ; c'est la digue de Cherbourg que vous venez de saluer.

La montagne sous-marine qu'il a fallu fonder et bâtir dans l'abîme des flots, pour supporter cette crête de muraille crénelée qui couronne aujourd'hui la digue, n'a pas moins de 72 pieds de hauteur perpendiculaire ; la digue elle-même a une lieue et quart de longueur, et c'est à l'exécution de ce travail prodigieux, qui ne pouvait être imaginé que par un fou ou un homme de génie, que Cherbourg doit l'avantage d'être devenu ce que la nature n'avait pas voulu qu'il devînt, un grand port militaire avec une rade de trente vaisseaux de ligne, et le seul grand arsenal maritime que la France ait la gloire et le bonheur de posséder dans la Manche, à vingt lieues du littoral de l'Angleterre.

LES CASQUETS.

Deux routes à suivre se présentent lorsque vous avez dépassé Cherbourg pour continuer votre voyage. Le bateau peut s'engager, si la marée de flot n'est pas encore trop forte, entre la Hague et l'île d'Aurigny, au milieu du Raz Blanchard pour passer ensuite à terre de Guernesey. Mais si au moment où vous approchez du phare de la Hague, situé sur la batture de roches qui forment le cap de ce nom, la marée qui vous est contraire file sept à huit nœuds en sens opposé à votre direction dans le Raz Blanchard, vous gouvernez au large d'Aurigny pour contourner, en faisant ce circuit nécessaire, les îlots des — Casquets, — bloc escarpé de rochers affreux sur lesquels sont juchés trois feux tournants, entretenus par les Anglais et plus pour leurs nombreux navires que pour les nôtres ; car vous retrouvez partout les Anglais sur les côtes de France, pour peu que vous vous éloigniez à trois lieues seulement des rivages qu'ils nous ont

(1) Nous en avons donné une description détaillée dans un article du 4e volume, page 125.

si longtemps disputés, après nous avoir enlevé, pour ainsi dire, tous les accessoires de notre littoral.

LA DÉROUTE.

Dans le cas où la marée et le vent vous permettraient de passer en dedans d'Aurigny en prenant la première route que nous avons indiquée, et en laissant cette île d'Aurigny et les Casquets sur votre droite, vous vous trouverez alors dans la — Déroute. — Mais que ce nom sinistre et si malsonnant encore à l'oreille de quelques vieux marins, ne vous effraye pas trop! Car sachez bien, que depuis le temps où les bateaux à vapeur ont osé sillonner les mers réputées autrefois comme les plus dangereuses, presque toutes les peurs ont disparu de la surface des flots pour faire place à la confiance que doivent inspirer ces rapides navires dont la puissance se joue si facilement de la rapidité décevante des courants et de l'inconstance proverbiale des vents et des flots. Cette terrible Déroute elle-même, qui offrait tant de motifs d'effroi aux anciens bâtiments à voiles, n'est plus pour les steamers qu'un passage fort praticable où le long des roches dont il est parsemé, on rencontre toujours une grande profondeur et quelquefois même un commode abri contre l'obstination et la violence des brises contraires.

JERSEY ET GUERNESEY.

L'île de Guernesey, qui ne se ressouvient guère aujourd'hui qu'autrefois elle fut française, est devenue, avec Jersey sa sœur, un — port franc, — vivant des cinquante à soixante gros navires qu'elle expédie au long cours, et de la contrebande qu'elle entretient avec toutes les côtes où elle peut trouver de la fraude à tenter ou à recueillir.

Deux jolis petits ports (1), une forteresse construite sur la rade, une ville semée plutôt que bâtie en amphithéâtre, sur les flancs d'une colline pittoresque, sont les objets les plus curieux que l'œil du voyageur puisse embrasser en passant entre Guernesey et la petite île de Herms qui forme avec l'île principale le chenal que l'on nomme encore le petit — Rué — ou — Ruel, ou même — Russel, — d'un vieux mot français — Ruissel — sans doute. Le grand — Rué—ou le grand — Ruel se trouve de l'autre côté entre l'île de Herms et le grand Cers, autre îlot de ce commencement d'Archipel. L'île de Jersey que l'on aperçoit à peine, dans le voyage du Havre à Morlaix, communique avec Guernesey, Granville et Saint-Malo, au moyen d'un service de bateaux à vapeur qui, après avoir desservi ces divers points, aboutit à Southampton.

(1) Saint-Pierre et Saint Samson. Tous les noms de lieux sont restés français à Guernesey et Jersey, bien que l'ancienne population normande de ces deux îles soit devenue anglaise par le langage, par les habitudes et par les mœurs. La race même des vieux habitants du pays a presque entièrement disparu pour faire place à une génération et à une civilisation toutes nouvelles.

LES SMOGLEURS.

Cette pléiade d'îles ou d'îlots britanniques, qui s'étend du cap de la Hague jusqu'à Granville, entretient avec le continent des relations plus suivies que régulières et qui passent pour être généralement plus actives que légales. Jersey et Guernesey, ayant conservé le privilége de recevoir toutes les importations en franchise de droits, sont devenues en quelque sorte le quartier général des fraudeurs et l'entrepôt convenu du — smolage — qui se pratique journellement entre les côtes de France et les côtes de la Grande-Bretagne, à la barbe même des croiseurs que la douane anglaise ne se lasse pas de lancer contre l'infatigable et aventureuse industrie des contrebandiers. Les rapides embarcations dont se servent les — smogleurs — pour exercer leur illicite profession avec quelque chance de succès, se reconnaissent aisément au large, à la finesse des formes et surtout à l'aspect un peu pirate sous lequel elles se révèlent à l'œil des observateurs exercés.

Si dans votre pérégrination vous avez l'heureux hasard de voir une longue et légère péniche aux voiles fines et blanches, traversant avec la vélocité et la grâce d'une mauve, l'espace qui sépare Cherbourg de Guernesey, ou Guernesey de la côte plus éloignée de Portland, vous pouvez en toute confiance suivre sa trace avec cet intérêt qui s'attache toujours aux tentatives clandestines. Cette péniche, ce joli cutter ou cette svelte goëlette, sera à coup sûr un smogleur allant, à l'aide de ses ailes agiles, déposer la fraude qu'il porte dans ses flancs, sur le rivage défendu, ou revenant au gite après avoir fait heureusement sa ponte dans le nid des douaniers anglais.

La fraude a du reste son code, ses usages, ses scrupules et ses devoirs, comme l'institution la mieux établie et la plus respectée. — Un brave et honnête fraudeur se paye tant à la journée, au voyage ou à la course, par l'armateur interlope qui achète son habileté ou qui loue son dévouement pendant le temps nécessaire à l'exécution du coup de main qu'il a médité dans le silence du cabinet. On cite à Cherbourg des patrons ou des capitaines de smogleurs qui ont exercé pendant vingt années leur hasardeuse industrie, sans avoir été pris une seule fois en flagrant délit de flibuste. Les profits du métier doivent avoir épargné sans doute à la fierté de ces contrebandiers l'humiliation de solliciter aujourd'hui une

Digitized by Google

retraite de l'ingratitude des négocians qu'ils ont enrichis par leur savoir-faire. — Lorsqu'un fraudeur est happé par un croiseur anglais à la suite d'une chasse souplement appuyée et vaillamment soutenue, il est de suite jeté en prison et son navire est scié en deux : c'est la règle établie par les délinquans, et invariablement suivie par les capteurs.

Autrefois on pendait les capturés pour l'exemple, et l'exemple n'intimidait pas, dit-on, l'ardeur des commençants. — Aujourd'hui on se contente de l'exécution capitale des navires ou des canots contrebandiers, et les anciens armateurs de smogleurs se prennent à regretter la manière dont la fraude se faisait autrefois, et à déplorer la décadence vers laquelle penchent trop visiblement la contrebande et les contrebandiers de notre triste époque. — Peut-être, au fait, n'est-ce que depuis que l'on ne pend plus en Angleterre les fraudeurs pris en défaut, que l'attrait moins vif du péché a diminué le nombre des pécheurs et que le zèle des praticiens s'est ralenti, faute d'un stimulant assez énergique. Au reste, la vocation très-prononcée qu'il fallait pour braver la potence en se vouant à la contrebande, devait jusqu'à un certain point garantir le dévouement de ceux qui la faisaient, et la capacité de ceux qui s'exposaient à en courir la chance la plus fatale. — Mais aujourd'hui que l'on peut être smogleur aussi impunément que l'on est tailleur ou épicier, la médiocrité a dû envahir une profession pour laquelle il n'est plus rigoureusement indispensable d'avoir une vocation d'artiste ou une témérité au-dessus du courage le plus vulgaire, et c'est sans doute ce qui peut en partie expliquer la dégénérescence que les vrais connaisseurs croient avoir remarquée dans l'espèce des estimables aventuriers dont nous venons de nous occuper un instant, en perdant un peu de vue le but de notre exploration.

AURIGNY.

La moitié de la distance qui existe entre le Havre et Morlaix se trouve, à très-peu de chose près, marquée par Aurigny ; et pour se faire une idée assez exacte de la figure que présentent les deux routes qu'il faut suivre dans ce trajet en ligne brisée, on peut supposer que les deux directions à parcourir en allant du Havre à Aurigny et ensuite d'Aurigny à Morlaix, forment un triangle isocèle un peu plus ouvert que l'angle droit, et qui aurait son sommet à Aurigny et chacun de ses côtés égaux appuyés, l'un sur le Havre et l'autre sur Morlaix.

En quittant Guernesey, vous devez perdre pendant trois ou quatre heures la terre de vue, comme vous l'avez déjà fait en laissant derrière vous, au départ du Havre, le cap de la Hève et les côtes du Calvados pour vous diriger sur la pointe de Barfleur. C'est donc la seconde fois que dans cette courte campagne vous allez vous trouver, mais pour bien peu de temps, en pleine mer. Les côtes et les villes que vous laisserez sur votre gauche dans l'éloignement sont celles des départemens de la Manche, d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-du-Nord qui forment entre eux une grande excavation de vingt lieues d'ouverture et de vingt-cinq lieues de profondeur. C'est au fond de cette baie que vous traversez en droite ligne, que sont situés Coutances, Granville, le Mont-Saint-Michel, Avranches, Saint-Malo, Saint-Brieuc, l'Ile-de-Bréhat, Paimpol, Tréguier, et cette foule de petits ports plus ou moins connus, dans lesquels se réfugiaient en temps de guerre nos convois et nos convoyeurs poursuivis et harcelés sans cesse par les croiseurs anglais qui ne se lassaient pas de désoler ces mers aujourd'hui si solitaires et si paisibles (1).

LES SEPT-ILES.

En approchant des atterrages du Finistère, vous laissez un peu sur votre gauche les Sept-Iles (2), et puis après les — Triagons, — effroyable chaîne de rochers, où la mer, quelque belle qu'elle soit, vient toujours se briser avec fureur, et à votre droite se montre alors le phare de l'île de Batz, blanche colonne qui semble se dresser toute nue au-dessus des îlots, tant la langue de sable qui la supporte se cache humblement sous la vaste houle que l'on rencontre éternellement dans ces parages. Depuis quelque temps déjà vous devez avoir aperçu, sous la forme nuageuse de trois voilures pyramidales, les tours

(1) L'heureuse position géographique de Jersey et Guernesey à l'ouvert du petit golfe formé par les côtes dont nous venons de citer les points principaux, rendait, pendant la guerre, ces deux îles fort incommodes pour les mouvements de nos convois et très-redoutables surtout pour les prises que les corsaires de Saint-Malo et de Granville cherchaient à atterrir dans les ports de cette petite baie. Les armateurs anglais, pour tâcher de rattraper les captures que nous faisions sur eux, équipaient de leur côté, à Guernesey et à Jersey, des corsaires destinés à jouer la contre-partie des nôtres ; et l'on se rappelle sans doute encore dans toute la baie de Saint-Malo et de Saint-Brieuc, la réputation de rapacité et d'activité dont jouissaient à cette époque les lougres jersiens et guernesiens qui passaient généralement pour les types artistiques du beau idéal de la course bien conçue et savamment conduite. Depuis la paix, l'ardeur que ces insulaires portaient dans une profession qu'il n'est permis d'exercer qu'en temps de guerre, s'est modestement réfugiée dans la contrebande qu'il est encore permis de tenter ; et l'on prétend que dans cette nouvelle carrière, les smogleurs des îles anglaises font admirer une habileté et une adresse qui retracent assez brillamment les succès qu'ils obtenaient autrefois dans les croisières de la Manche.

(1) La rade — de Perros — se trouve dans le renfoncement que forme la côte placée en face des Sept-Iles. Le dernier de ces sept îlots, qui couvre une partie de la rade de Perros, se nomme — Thomé. — On ignore par quelle singularité on rencontre ces deux lieux si rapprochés, revêtus sur la côte de Basse-Bretagne de deux noms tout à fait espagnols, de — Perros — et de — Thome.

Digitized by Google

de Saint-Pol-de-Léon, rians fantômes de granit, que les marins venant du large ont si souvent pris pour trois cutters naviguant de compagnie, alors que la terre au-dessus de laquelle plane ce groupe de sveltes clochers n'apparaissait pas encore à leurs yeux attentifs; mais maintenant que le steamer qui vous entraîne commence à pénétrer dans le dédale d'écueils qui environnent la rade de Morlaix, vous pouvez distinguer les unes des autres ces trois flèches de Saint-Pol, si différentes dans leurs proportions et si bien assorties dans leur diversité. Vous n'oublierez pas que l'une d'elles, — le Creisker, — est peut-être le plus élégant et le plus beau des monuments que le génie du moyen âge ait légués à la Basse-Bretagne, à travers cinq à six siècles d'oubli et de demi-barbarie (1).

LES BAS BRETONS.

La singularité pittoresque des costumes bas bretons a toujours frappé l'attention des voyageurs, et a séduit bien souvent même le goût des artistes; et nous ne craignons pas de nous tromper en disant que la diversité de ces costumes surpasse de beaucoup encore leur originalité. Chaque petite localité, en effet, a sa manière particulière de s'habiller, et le nombre des vêtemens typiques du Finistère est au moins égal au nombre déjà assez considérable des paroisses du diocèse. Nos derniers siècles de civilisation qui ont nivelé les mœurs sur toute la surface du royaume, en substituant une seule manière d'être et de vivre, aux différentes coutumes qui faisaient autrefois mille petits peuples divers de notre grande nation; nos derniers siècles de civilisation, disons-nous, paraissaient avoir effleuré, sans les changer ni même les entamer, les habitudes enracinées des habitants de l'ancienne Celtique.

Aussi retrouverez-vous encore aux mêmes lieux, avec la même physionomie et presque sous les mêmes toits, les mêmes hommes que ceux qui ont apparu à votre imagination dans l'histoire du duc Arthus et de la duchesse Anne. Partout ailleurs la conquête ou l'invasion ont pu effacer une race ou détruire une nationalité; mais en basse Bretagne, la conquête, c'est-à-dire ce qu'il y a de plus fort et de plus tyrannique au monde, s'est arrêtée, vaincue, devant la plus faible barrière du moindre village. Mais c'est qu'aussi, sachez-le bien, il n'est aucun pays sur le globe qui puisse se vanter d'avoir en lui une puissance d'inertie comparable à celle qui réside dans le cœur des bas Bretons. Ces êtres, en apparence si timides et si gauches pour tout ce qui exige de l'élan et de la dextérité, deviennent des géants de patience et des héros d'obstination dans la mauvaise fortune ou contre les obstacles de toutes les minutes. Leur entêtement originaire est devenu, et a mérité au reste de devenir proverbial; mais une vertu innée chez eux, et dont on ne leur a pas tenu assez compte, c'est la persistance de l'attachement qu'ils gardent au malheur et l'espèce de culte dont ils entourent l'adversité, quand leurs affections anciennes tombent du côté de l'infortune.

Nous n'invoquerons pas ici, pour justifier cet éloge par un exemple mémorable, l'autorité historique des fatales époques de la Vendée et de la chouannerie. Le Finistère fut toujours à l'abri de ces luttes et de ces passions pour lesquelles il n'y avait que deux partis, et plus de famille, de frères, de parents ni d'épouses. Un seul drapeau réunissait alors les enfants de ce département, et ce drapeau était celui de la liberté et de la nation.

C'est surtout dans les jours de marché que l'on peut observer avec plus d'intérêt la bigarrure des costumes finistériens, alors que le même besoin entasse et confond dans le même espace, les campagnards des montagnes d'Arrey, sous l'étroit vêtement de toile qui recouvre la courte épaisseur de leur taille; les Léonards, avec leurs habits de drap noir presque coupés à la française, et les Guissiny, ces palycares de la basse Bretagne, avec leurs vestes grecques, leur profil rectangulaire et leur attitude spartiate, derniers rejetons qu'ils sont peut-être, sans trop s'en douter, de quelque colonie phénicienne ou phocéenne jetée par une tempête homérique sur l'âpre rivage où la molle Ionie ne s'attendait guère à avoir un jour des descendants (1).

LES ILIENS.

Les — Iliens — passent pour les hommes de mer les plus patients, les plus soumis et les

(1) Nous renvoyons le lecteur à l'article publié sur Morlaix, l'île de Batz et Saint-Pol-de-Léon, par *la France Maritime*, p. 247 du 4e volume.

(1) La mise des paysans de Plouguernau et de Plouescat offre une ressemblance si surprenante avec celle des Grecs de l'Archipel, que quelques voyageurs prétendent avoir reconnu jusque dans la manière, du reste assez peu recherchée, dont les bas Bretons brodent les cols de leurs chemises et de leurs vestes, les dessins dont quelques insulaires grecs font usage pour orner cette partie de leur habillement. En mentionnant ici ce fait sans nous hasarder à en garantir l'exactitude, nous nous contenterons de dire que le vêtement des campagnards de Plouescat se rapproche si complétement, dans tous ses détails, de celui sous lequel on nous représente les Grecs, qu'il serait peut-être assez difficile d'établir une différence un peu marquée entre le costume des uns et celui des autres. Il n'est même pas jusqu'à la manière dont les riverains de cette partie du Finistère relèvent et nouent leur longue chevelure sous leur petit bonnet phrygien, qui ne rappelle la mâle et simple coiffure des Héliens. Ajoutez une paire de pistolets et un poignard à la ceinture d'un de ces Finistériens et vous aurez un Argien ou un Crétois, au lieu du — bragon-bras — endimanché que vous vous attendiez à rencontrer là.

Cette illusion dure peu au reste dans le petit espace où

plus durs que produise tout ce littoral, déjà si fertile en excellents marins ; et l'on concevra aisément que des jeunes gens, formés dès le berceau à une si terrible école navale, puissent devenir sans beaucoup d'efforts, à bord de nos navires, les matelots d'élite de toute la France. Les commandants des vaisseaux armés à Brest et à Lorient tiennent particulièrement à posséder dans leurs équipages le plus grand nombre possible de marins recrutés dans les quartiers de l'Ile de Seins, d'Ouessant, de l'Ile et de Batz et de Bréhat, et désignés sous le nom générique — d'Iliens, — que nous leur avons conservé pour nous conformer à l'usage du pays.

La pêche du vareck, cette pénible culture des abîmes de la mer, est beaucoup moins active vers les abords de la rade de Morlaix, que dans les autres parties du voisinage ; et la raison du dédain que cette laborieuse exploitation semble inspirer aux riverains s'explique tout entière par l'avantage qu'ils trouvent à chercher leur engrais sur le fond de la rade, qu'une centaine de leurs petites barques sont journellement occupées à draguer, à gratter et à fouiller dans tous les sens. Le — Merle, — ou, pour mieux dire, les amas de coquillages et de concrétions de corail friable qu'ils enlèvent au fond privilégié de cette rade composent un engrais tellement précieux pour les cultivateurs, que ceux-ci viennent à de très-grandes distances chercher à Morlaix, dans des charrettes attelées de trois ou quatre chevaux, ce produit naturel que les dragueurs leur vendent à un prix, dit-on, fort élevé. La pêche si abondante de ces homards, de ces langoustes, dont Morlaix, Roscoff et l'île de Batz, ont fini depuis deux ans par rassassier le Havre, Rouen et Paris, est bien loin de valoir, pour les côtes où elle se fait, le quart des avantages plus réels que l'extraction du — Merle — procure aux pêcheurs de Morlaix. Quelques parties de la rade de Brest fournissent aussi à l'agriculture cette riche substance qu'ignore peut-être encore l'agronomie, qui s'épuise à composer scientifiquement tant d'engrais artificiels. Mais les connaisseurs assurent que le — Merle — de l'humble rade de Morlaix possède une supériorité incontestable sur celui que l'on recueille sur les brassiages de Brest, la première rade de l'Europe. Nous laisserons à de plus orthodoxes que nous le soin et l'honneur de résoudre cette question que nous ne nous donnerons pas le ridicule de discuter, malgré la maligne exhortation du proverbe : — Indocti discant. —

E. Corbière.

elle se produit, car à quelques pas du pays, fort circonscrit, où vous avez laissé votre peuplade grecque, vous retrouvez les autres costumes bas bretons dans toute leur nationalité, sans que personne puisse vous expliquer l'étrangeté d'un tel contraste et la cause présumée d'une aussi bizarre opposition.

Il n'est peut-être pas sans intérêt de faire remarquer que les habitants de Plouescat et de Plouénour, ceux-là même dont nous venons de parler, ne sont désignés par leurs voisins que sous le nom de — Pagan, — c'est-à-dire — les payens — (pagani).

Un homme à la mer.

I.

Le navire file silencieusement, poussé par un petit frais... Ses voiles hautes arrondissent avec grâce leur léger tissu, tandis que la pesante misaine, affaissée sous le poids de ses bouquets de poulies, présente son trapèze de mélis double aux efforts de la brise qui vient s'y jouer comme sur un rideau de fer..... L'allure est le grand largue..... Les bonnettes, puissantes auxiliaires, se gonflent le long des ralingues du vent..... La grand'voile, carguée à tribord, semble se mutiner contre son écoute, et envier aux voiles de l'avant la brise que l'officier de quart leur ménage à son détriment..... C'est un jour de repos pour l'équipage..... Les gens de quart, en partie étendus sur le pont, ou fouillent leurs vieux souvenirs, ou fument leurs pipes culottées, ou s'endorment enfin à demi accablés par la chaleur... « *Un homme à la mer !* » crie-t-on de la hune de misaine... « *La bouée de sauvetage à la mer ! — La barre dessous ! — Amène le canot sous le vent ! — File les écoutes des basses voiles, les amures de bonnettes hautes, les drisses de bonnettes basses !....* » Et ces commandemens, fortement accentués par la voix gutturale de l'officier de quart, ont fait régner la plus grande activité sur ce pont où un instant auparavant on n'entendait que le léger bruissement de l'étrave fendant l'onde..... Et le timonnier de jeter à la mer la bouée de liége, surmontée d'un petit pavillon rouge ;..... et les hommes de se précipiter dans le canot, de l'amener en double, et un élève de s'y affaler par les palans, et le canot de nager avec rapidité vers la bouée préservatrice à laquelle s'est déjà cramponné l'homme. La barre, mise dessous, a lancé le navire dans le vent, afin qu'il puisse prendre la panne et attendre son canot ; toutes les longues-vues, braquées sur ce dernier, le voient bientôt se diriger vers le bord, ramenant le gabier un peu étourdi de sa chute, mais disposé cependant à se *réchauffer le fanal* avec un grand coup d'eau-de-vie de cambuse.

II.

Le navire, fatigué par la mer, tangue pesamment en donnant de fortes saccades à la mâture...

Digitized by Google

La brise est carabinée, et fraîchit de plus en plus... Les lames, d'abord courtes et dures, s'alongent peu à peu, et leurs crêtes brisées sont enlevées en tourbillons blanchâtres par les sifflantes rafales..... L'horizon se noircit..... Tout présage une bourrasque violente..... L'officier de quart vient de faire prendre le troisième ris aux huniers et celui des basses voiles..... On tient le plus près..... « *Un homme à la mer !* » crie-t-on d'en haut..... « *La bouée dehors !* » répond l'officier..... Puis, un moment terrible..... un moment d'hésitation, de calcul de vie ou de mort pour le pauvre matelot tombé, succède à ce premier commandement..... Faut-il risquer dix hommes pour un !..... Et la pitié est là qui crie au jeune marin : « Il y a des chances de succès..... » La pitié l'emporte..... « *La barre dessous ! — Cargue les basses voiles ! — Le grand hunier sur le mât ! — Amène le canot sous le vent !...* » Et malgré cette mer déjà affreuse, menaçante, d'intrépides hommes s'élancent dans le canot... Des élèves (1), des maîtres, des quartiers-maîtres les devancent, et amènent lestement eux-mêmes l'embarcation, qui, frêle et chétive qu'elle est, ose défier la fureur des vagues pour sauver un malheureux..... La fortune semble couronner leur audace..... Porté de lame en lame, le canot atteint l'homme, le sauve, et nage vers le bord..... Mais il est un instant critique pour la fragile embarcation, c'est celui où, cessant de présenter l'avant à la vague, elle arrondit sa route et lui offre son faible travers..... Violemment choquée dans ce moment par une épouvantable lame, elle est chavirée, roulée deux ou trois fois sur elle-même avec les malheureux qui la montent..... Et le navire est là qui les voit se débattre, lutter avec courage contre la mort, lever les mains au ciel pour lui faire signe..... Il est là, et ne peut rien faire..... Il est là, et le capitaine peut à peine contenir l'ardeur des officiers et matelots qui veulent encore voler au secours de leurs compagnons..... Dix hommes pour un ! Leçon terrible que comprend si bien le cœur navré de l'officier responsable, même lorsqu'il a pour excuses des chances de réussite !..... Dix hommes pour un ! c'est assez..... Et le navire a fait route en les voyant s'abîmer sous les flots....

III.

Le navire, battu par une mer monstrueuse, capeye sous sa misaine et son foc d'artimon..... Eau, ciel, terre, tout cela confondu ne présente à l'œil qu'un vaste crêpe noir où brille de temps en temps l'écume phosphorescente des lames..... Les coups de roulis sont affreux..... Les canots placés sur le pont peuvent à peine être maintenus à force de saisines..... Les boulets échappés de leurs parcs roulent d'un bord à l'autre..... Les charges des canons ont pris du jeu dans leurs pièces et mêlent leur bruit sourd aux craquemens de l'accastillage, au sifflement du vent dans les cordages, aux battemens du grand hunier que les plus intrépides gabiers travaillent à mettre au bas ris.

« *Un homme à la mer !* » crie un matelot du haut de la vergue ;..... mais le vent est si violent, que l'élève placé dans la grande hune n'entend pas..... De bouche en bouche, d'oreille en oreille, les hommes du grand hunier se font comprendre enfin.... Et l'élève de crier, tourné vers l'officier de quart : « *Un homme à la mer !.....* » Rien..... Et l'élève de hurler en se créant un porte-voix de ses deux mains : « *Un homme à la mer !.....* » Un mouvement convulsif agite un instant les traits de l'officier..... « *Bien..... Silence !.....* Et ces deux mots sont deux glas de mort pour le malheureux qui vient de tomber !...

Ed. Bouet, Willaumez,
Capitaine de vaisseau.

(1) Dans une circonstance à peu près semblable, trois élèves du vaisseau *l'Algésiras* périrent, en 1831, victimes de leur dévoûment. Ces jeunes gens, dont l'héroïsme n'a été ni assez connu, ni assez apprécié en France, sont MM. Laurent, Dupeloux et Boixe

Voyage au Pérou

PAR LE BRÉSIL, LE CHILI ET LE CAP HORN.

I.

LE BRÉSIL.

Ce pays offre un spectacle ravissant et sublime quand les premiers feux du jour embrasent les flots de cette baie profonde, qui s'enfonce dans les terres. Elle est parsemée d'une multitude d'îles verdoyantes, au milieu desquelles la Plata s'élève majestueuse. Cette rivière immense, couronnée de rochers dentelés, de rians coteaux et d'épaisses forêts, reçoit le tribut de presque toutes les rivières de la contrée.

Dans cette partie délicieuse du Brésil règne un printemps éternel. La nature, toujours jeune et toujours belle, ne s'y montre que parée de ses plus touchans attraits. La verdure, entretenue seulement par la rosée des nuits, couvre sans cesse la terre. Sur le même arbre, on voit en même temps des feuilles, des fleurs, des fruits mûrs et des fruits près de mûrir.

Cette vive couleur, cette teinte éclatante des habitations qui se détachent de ces noires murailles, de ces hautes montagnes nues, qui se tien-

Digitized by Google

nent là comme des géans, regardant en silence la cité qu'ils favorisent et qu'ils protégent parfois de leurs ombres; cette végétation si active se répand de toutes parts, et sort de la terre avec autant d'aisance qu'on eut de facilité pour en semer le germe; tout paraît s'entendre pour donner à cette terre favorisée un air de jeunesse qui ne saurait laisser craindre pour sa durée.

Des arbres aux bras gigantesques et des lianes fleuries forment la ceinture des fleuves. Quelquefois ces lianes établissent d'une rive à l'autre des ponts naturels de verdure et de fleurs; les singes aiment à les parcourir avec leur légèreté ordinaire, en s'y balançant et en poussant des cris répétés par l'écho de ces solitudes.

Les palmiers, d'espèces multipliées à l'infini, croissent en forêt au milieu des sables. La mangue embaumée, l'ananas, qui exhale mille parfums et s'arrondit avec grâce sous sa brillante couronne; les énormes cédrats, la goyave, les oranges, étonnantes par leur grosseur, et que l'on nomme ici *ombigo;* le mangaba, le cacao, qui donne un nouveau fruit à chaque nouvelle lune; le copahu, la pitanga, le quinquina, qui porte le nom de *cascarilla;* le cotonnier, le citronnier, le lis d'or, le jasmin rouge, le vanillier, qui, avec le lierre, entoure le tronc des arbres, et la banane aux grappes dorées, croissent souvent sans culture et sur un sol entrecoupé de mille ruisseaux, ou rafraîchi par des sources limpides qui jaillissent du sein de la terre.

Vierge encore dans ces heureux climats, la nature, que n'a point profanée la main de la civilisation, offre à l'œil charmé le tableau enchanteur et varié des productions du nouveau monde.

Des touffes de sensitives se pressent le long des massifs; mais cette plante, trop prompte à s'alarmer, lors même que l'oiseau-mouche l'effleure de son aile, cache sous un voile sa naïve beauté.

Aux bords d'une fontaine ou d'un ruisseau se trouve une rose, dont le Brésilien aime à parer les cheveux de sa jeune amante. Le clichia apparaît au lever de l'aurore d'une blancheur éblouissante; une faible nuance de pourpre se laisse apercevoir vers le milieu du jour, et lorsque le soleil éteint ses feux derrière l'horizon, la fleur est plus rouge que la grenade.

La vigne sauvage, le chèvre-feuille et les lianes grimpantes, dont quelques-unes donnent par incision une eau pure et fraîche, après avoir fait cent détours, embrassent dans leurs réseaux de fleurs l'acajou, le myrte brésilien, l'ipécacuanha, qui ne croît qu'au Brésil, et le campêche, qui se plaît le long des fleuves et des marais.

Une multitude d'oiseaux brillans peuplent les dômes majestueux des forêts : des colombes américaines, à la gorge étincelante; l'ara, aux plumes écarlates, jaunes et blanches; le serin; l'oiseau-mouche, que le zéphyr entraîne comme un ouragan, et que le Brésilien a nommé *rayon du soleil;* le perroquet, dont on voit des nuées s'abattre sur des bois d'orangers.

Des montagnes hérissées de forêts impénétrables bornent l'horizon et se dessinent au milieu des nuages; tandis que leur cime court se perdre dans les cieux, leurs racines reposent immobiles au centre de la terre. Ces colosses du monde paraissent être la dernière limite de la nature; l'œil chercherait en vain à mesurer leur prodigieuse hauteur. De leurs sommets, où sont amoncelés des rocs effrayans près de se détacher et à écraser les vallées, se précipitent d'innombrables torrens, qui battent les flancs des montagnes et s'avancent en mugissant comme pour dévorer la plaine.

Des milliers d'insectes et des reptiles à larges pattes se disputent les lieux humides. Les lézards, ennemis implacables des serpens, se glissent entre les fentes des rochers, tandis qu'à côté de l'horrible crapaud, on voit sortir de terre l'énorme araignée velue, si commune au Brésil.

Nulle contrée ne produit plus de serpens redoutables. La Martinique, si célèbre sous ce rapport, n'égale en rien cette partie du monde. On y trouve l'épouvantable serpent-chevreuil, nommé ainsi parce qu'il attaque principalement cet animal, qu'il dévore avec une rapidité surprenante; à peine ce reptile a-t-il fait une blessure, que le sang s'échappe avec violence par toutes les extrémités du corps.

Les forêts retentissent des hurlemens d'une foule d'animaux féroces, tels que l'once, qui promène ses ravages dans l'épaisseur des massifs; le loup-hyène, le chat-tigre, plus brave que le renard, mais à peu près de même taille; les antas; le tapir, que le Brésilien fait tomber dans ses piéges; le porc-épic ou hérisson de la grande espèce, enveloppé de dards aigus dont il frappe son adversaire, et le jaguar féroce et altéré de sang.

Malheur à l'Indien dont la flèche ne perce pas le cœur de l'animal; le jaguar, bondissant, s'élance furieux, enfonce ses griffes, larges de huit lignes, dans la chair de sa victime, qu'il se plaît à meurtrir, et, rapide, il l'entraîne en la dévorant.

C'était le troisième jour de mon arrivée au Brésil, et ce jour était un dimanche : je voulus le consacrer tout entier à étudier les mœurs des habitans. Un passager espagnol offrit de me servir d'interprète, et de suppléer par ses connaissances à celles qui me manquaient pour mettre à profit mes remarques. Nous nous plaçâmes à la porte d'une église, trop petite pour contenir la foule de dévots et de curieux qui encombraient le portail, la place et les rues voisines.

La coiffure des femmes attira d'abord notre attention par sa singularité : elle se compose de deux et quelquefois de quatre crêtes de tulle

Digitized by Google

blanc ou noir, disposées comme les ailes d'un papillon, dont le corps est formé par une épaisse natte de cheveux, qu'on laisse descendre sur le cou ou qu'on relève à l'aide d'une longue aiguille d'argent. Cette coiffure n'est pas généralement adoptée, et la simple tresse des cheveux m'a semblé la coiffure de prédilection des Brésiliennes.

Les robes à la parisienne étaient alors en faveur; de larges manches, adaptées à un gentil corsage, se trouvent maintenues au-dessus du poignet par un bracelet élégant, et se terminent par une dentelle artistement plissée.

Des hommes en manteaux rouges et bleus circulent au milieu des groupes, et, par le caractère mâle et vigoureux de leurs traits, donnent une apparence grave à l'ensemble de ce tableau.

Mon guide me proposa une promenade au couvent des capucins qui célébraient la fête d'un des saints de l'ordre; j'acceptai. Il y avait foule; mais cette foule n'avait ni la retenue, ni la ferveur, ni l'attitude respectueuse que j'avais remarquées à l'église paroissiale. Elle riait, parlait avec volubilité, se dressait sur les bancs, sur les chaises, et semblait assister plutôt à un spectacle profane qu'à une cérémonie religieuse. Nous visitâmes le couvent avec détail. Une table immense était servie pour recevoir les moines à l'issue de la messe. Mon officieux conducteur me vanta la bonne humeur des frères, leur amour pour l'à-propos grivois et le bon vin lorsqu'ils sont hors du service de l'église. Il appuya beaucoup sur l'utilité des capucins, et certes il avait de bonnes raisons pour s'en faire l'apologiste, car il était capucin lui-même, et nul homme, fût-il moine, ne se glorifie d'appartenir à la classe des inutiles.

Cependant le vent était devenu favorable, et notre navire, à la voile, commençait à sillonner la mer que nous étions encore à terre. Il fallut courir en toute hâte pour se procurer une embarcation; heureusement un canot nous attendait sur la plage, et bientôt notre barque est lancée contre les durs récifs qui, près du bord, menacent de la briser. Les matelots nous rappellent, le temps était gros, et les vagues, se balançant lourdement, se préparaient à devenir furieuses.

Nous gagnons notre navire, à bord duquel les preparatifs d'appareillage s'étaient faits avec rapidité. Bientôt le vent répandit dans l'atmosphère une teinte brumeuse qui effaça à nos yeux toutes les séductions de cette terre où nous avions posé si agréablement.

La brise fraîchit considérablement, et le lendemain matin sa violence était devenue telle, que pendant plus de quinze jours qu'elle continua, nous ne cessâmes de filer continuellement neuf, dix et onze nœuds à l'heure.

Nous approchions du commencement de nos souffrances : pluie, neige, grêle, tout tombait sur nous, et pour aggraver encore nos maux, nous avions une température de 19 à 20 degrés au-dessous de zéro.

Le ciel pourtant prit soin de nous, et nous favorisa d'un vent de N.-E. qui dura soixante heures.

Pendant toute la durée de cette brise *carabinée*, nous doublâmes le fameux cap *Horn*, si terrible à la navigation par la brutalité de ses vents et des tempêtes qui rendent si dangereux son voisinage. Les coups de mer se succédaient avec une rapidité surprenante et avec une telle force, qu'une grande partie de nos pavois de *bâbord* furent enlevés.

Il était nuit. Par 60° 38' de latitude sud, nous aperçûmes, dans la direction de S.-S.-O., et à une distance d'environ six milles du bord, plusieurs montagnes de glace sur lesquelles nous faillîmes nous perdre par un temps brumeux, par une lune sombre. La mer battait avec la même force sur ces rochers de glace que sur notre navire, ce qui nous fit présumer que nous étions près de terre.

Depuis six jours nous n'avions point vu le soleil, ce qui nous avait mis dans l'impossibilité de faire aucune observation. La longitude *estimée* nous mettait à deux cents lieues des côtes. La prudence de notre bon capitaine nous fit louvoyer et battre la mer pendant toute la nuit, afin d'éviter un danger qui pouvait être imminent.

Le lendemain au point du jour nous fîmes route pour aller reconnaître ces glaçons; le plus fort fut estimé avoir soixante pieds de hauteur hors de l'eau, ce qui lui donnait une circonférence de cent quatre-vingts pieds : les autres étaient beaucoup plus petits.

Nous voguâmes encore quelque temps sur ces eaux, complices de bien grands malheurs, mais qui ne nous laissaient maintenant rien à craindre. Peu à peu nous regagnâmes enfin le beau temps, que nous désirions tous, et nous nous trouvâmes transportés sous un ciel qu'on eût pris pour celui de l'Italie.

Notre traversée fut heureuse dans ces parages où souvent on éprouve d'innombrables dangers, et après quarante-deux jours de mer, nous fîmes notre entrée à Valparaiso (Chili).

Un grand nombre de bâtiments de toutes les nations occupaient cette rade. A mon grand regret, j'ai remarqué que les Français étaient en bien petit nombre; mais en revanche les Anglais s'y trouvaient en force.

Digitized by Google

Arrimage

DES VAISSEAUX[1].

On appelle *arrimage* le placement, dans l'intérieur d'un vaisseau, des différentes matières ou objets nécessaires à sa destination. Ce placement sous-entend aussi une répartition et un arrangement appropriés à la nature des objets, tant pour leur conservation et leur usage facile, que pour leur action comme *corps pesans* dans les places qu'ils occupent.

Nous nous bornerons, pour le moment, à une explication rapide et générale de cette opération. Nous reviendrons sur les conditions essentielles d'un bon arrimage, pour en démontrer l'importance, et son influence sur les bonnes qualités qui assurent au vaisseau l'existence, la stabilité et la légèreté sous le choc des éléments qui agissent contre lui.

Le développement scientifique que nécessiterait une explication complète de l'arrimage d'un vaisseau exigerait qu'on démontrât d'abord que cette branche importante des connaissances pratiques du navigateur est une des principales par lesquelles le grand art de faire naviguer les vaisseaux touche à celui de les construire; mais cette digression entraînerait à des dissertations mathématiques de haute portée, et nous écarterait d'une question qu'il est important d'aborder simplement, pour arriver tout de suite à des conclusions nettes et précises.

C'est cette relation de deux arts, dans le soin d'arrimer un vaisseau, qui rend si difficile un arrimage parfait; et de toutes les parties de l'art maritime, l'arrimage est celle dont les progrès se manifestent avec le plus de lenteur, et qui laissent le plus de distance entre le degré d'avancement actuel et un perfectionnement pressenti. La cause d'un retard aussi peu en harmonie avec la marche rapide du progrès dans toutes les autres parties de la navigation, est inexplicable, si on ne l'attribue à cette timidité caractéristique de l'esprit de recherche et d'innovation, qui craint de se lancer dans les essais matériels du calcul, où toute erreur, irremédiable au moment, est un danger tant qu'elle subsiste. La construction actuelle des vaisseaux est liée par des relations mathématiques à la manière de les charger; et l'arrimage, qui devient par là un objet de calcul, a vu tant de fois ses vérités théoriques contrariées par le résultat des expériences, qu'on hésite à se livrer à des recherches abstraites, dont la mise en pratique est douteuse dans le succès qu'on en attend.

En effet, lorsqu'un habile constructeur, en combinant le plan de son vaisseau, a calculé ses capacités et son déplacement, et qu'il a déterminé, par là, le poids de la charge qu'il devra porter, il fixe alors, par un calcul relatif, la quantité et l'espèce de charge à distribuer dans la cale de son vaisseau, pour lui donner l'assiette la plus convenable à sa stabilité et à sa marche; pour arriver à sa ligne d'eau la plus propre à la division du fluide, et aux mouvements doux de sa masse; enfin, il fait sur ce plan un calcul pour la répartition des poids de sa charge, afin de réunir toutes les bonnes qualités que doit avoir un vaisseau à la mer. Le navigateur, intéressé à réaliser les prévisions du constructeur, vient lui-même présider à cette répartition de poids qu'on appelle arrimage, en observant toutes les données du calcul sur lesquelles elle repose. Le vaisseau met en mer, et l'expérience prouve que ses qualités attendues ne sont rien moins qu'obtenues, ou que l'une l'est aux dépens des autres, quand elles ne manquent pas toutes à la fois, c'est-à-dire qu'on obtiendra une marche avantageuse aux dépens d'une bonne stabilité, ou une bonne stabilité et une grande marche avec des mouvements rudes et ruineux pour l'économie de ses liaisons, etc. Et si les vices d'arrimage qui causent ces inconvénients sont devinés ou reconnus, ils sont presque toujours d'une importance telle, qu'ils sont irremédiables, et qu'il faut encourir les dangers auxquels ils exposent le vaisseau, jusqu'au jour où, tranquille dans le port, on pourra se livrer à les corriger.

Les effets des arrimages, en opposition avec leurs théories, offrent des exemples d'une bizarrerie à peine croyable, si on ne les voyait souvent se répéter. Ainsi tel arrimage a donné toutes les qualités désirables à un vaisseau durant toute une campagne, et ce même arrimage a eu des effets contraires la campagne suivante. On cite le vieux vaisseau *le Zélé*, dans l'escadre de l'amiral Dornal de Guy, dont l'arrimage, fait d'après les données du constructeur, ne le rendait même pas vaisseau de compagnie en escadre par sa marche pesante, et qui battait les frégates s'il suspendait une pipe pleine d'eau à son *grand étai!* On citerait une foule de faits qui dévoient les calculs les plus vrais; et on est porté à dire, avec M. Bourdé de Velhuette et avec l'amiral Missiessy, « qu'il y a bien des principes à suivre dans l'arrimage d'un vaisseau, que la raison seule prescrit sans même le concours de la science; mais qu'il n'y a aucune règle certaine pour bien les arrimer et pour concilier les faits avec les principes; et que ce sera encore longtemps le tâtonnement qui présidera pour donner, par l'arrimage, les qua-

(1) La gravure ci-jointe offre les plans d'arrimage d'un vaisseau expédié en 1823. Nous suivrons les modifications que cette partie de l'art nautique a subies.
(*Note du Directeur.*)

Digitized by Google

lités qu'on préfère voir à un vaisseau, en sacrifiant les autres. »

Nous prenons le vaisseau tel qu'il a plu au constructeur de le faire, et nous le livrons clos, étanché, solide, nu et vide au navigateur, pour que lui seul désormais en soit l'arbitre, le guide et le protecteur, et pour qu'il puise, dans les avertissements de l'expérience et dans les calculs du génie, la puissance d'en balancer le destin contre tous les élémens destructeurs qui en conspirent la perte, depuis le jour où il est livré à l'Océan.

Il reçoit son vaisseau vide. Cette vaste machine creuse a nécessairement une assiette à prendre contre ce qu'on appelle l'*équilibre des graves;* et c'est le premier soin que réclame sa conservation.

Lester le vaisseau ou l'*asseoir convenablement* dans le fluide est le premier degré, comme c'est aussi toute la pensée de ce système de placement et de répartition du poids de sa charge; et quand nous disons *asseoir convenablement*, nous nous engageons dans la nécessité d'une explication théorique.

Tout corps solide ou d'une capacité développée sous un certain volume, a son centre de gravité, c'est-à-dire un point pris dans sa masse, par lequel, étant suspendu, le corps reste parfaitement en équilibre et ne tend point à changer la situation qui lui a été donnée : c'est sur ce point que se réunit toute la pesanteur du corps. Or, par se centre de gravité, on peut imaginer un axe de gravité traversant la masse du corps, et autour duquel toutes ses parties resteront aussi en équilibre, si cet axe est appuyé par ses deux extrémités. Dans cet état, aucune partie du corps n'est autorisée à prendre la condition d'inférieure ou de supérieure à l'égard de l'axe ; il faudrait, pour déterminer l'une de ces conditions, l'inférieure par exemple, en faveur de l'une des parties, surcharger cette partie d'un poids nouveau; elle obéirait, et l'équilibre du corps à l'égard de l'axe n'existerait plus; le centre de gravité aurait changé de place en ralliant la partie surchargée. Plus on abaissera ce centre de gravité, en continuant à surcharger la partie inférieure sans toucher à l'axe de suspension, plus cette partie inférieure acquerra de persistance dans sa position à l'égard des autres parties du corps de l'axe : cette persistance est ce qu'on appelle *stabilité du corps.*

Quoique beaucoup de questions importantes pour la navigation se rattachent à des principes de statique, nous ne nous attacherons dans cet article qu'à ce qui a un rapport direct avec les aménagemens intérieurs d'un bâtiment.

La cale, qu'on peut appeler magasin du vaisseau, est tout l'espace inférieur depuis le fond où reposent les *carlingues*, et recouvert par le tillac du faux-pont. Cet espace comprend toute la longueur du navire, et est quelquefois divisé transversalement par des cloisons destinées à séparer des objets qui, par leur nature, ne doivent pas se trouver en contact. La hauteur de cet espace, autrement dit le *creux de cale*, pour un vaisseau de 74 canons, est de 14 à 15 pieds. Dans la gravure ci-jointe, cet espace a été divisé imaginairement dans sa hauteur en 3 tranches, chacune de l'épaisseur de 4 à 5 pieds, et représentant chacune l'aspect à vue d'oiseau de chaque plan d'arrimage. Cette division par plans a fourni les figures 1, 2 et 3; la figure 4 est le plan du tillac du faux-pont qui couvre la cale. Dans chaque figure, AV indique le devant du navire, et AR indique l'arrière. La figure 1 est l'extrême fond de la cale, appelé *petit fond*, à cause de sa forme aiguë. Son retrécissement ne le rend propre qu'à recevoir le lest en fer, qui y trouve justement sa meilleure place en faveur de la stabilité à laquelle il doit contribuer. Aussi voit-on que l'arrimeur en a profité à cet effet, et que tout l'espace marqué A A, fig. 1, ne contient que ce lest en fer, composé de *gueuses* ou saumons de fer, de forme longue et carrée (parallélipipédoïde), au nombre de 4,000, pesant 100 livres chaque; ce qui fait déjà 200 tonneaux de poids. Ces gueuses reposent sur les *vègres* de la cale. L'arrimeur les a superposées, ou symétrisées de telle sorte, qu'elles forment au fond de la cale une plate-forme plane d'une certaine étendue, et propre à recevoir les pièces et *caisses à eau* qui doivent composer le second plan. Il a étendu autant que possible dans le sens de la largeur du vaisseau, c'est-à-dire dans les ailes, cet énorme poids destiné à servir, avec d'autres, au redressement du bâtiment dans ses inclinaisons forcées par le vent. En dilatant ainsi ce poids redresseur, il a étendu le bras du balancier, le mouvement d'équilibre en sera plus doux; plus amassé vers le milieu du navire, le mouvement serait brusque et dangereux pour la mâture. Il a autant que possible rassemblé ce lest de poids mât dans la région du milieu, en évitant d'en charger les extrémités aiguës du navire; et, dans cette attention savante, il a suivi un principe de mécanique, en vertu duquel ce grand poids, se trouvant voisin du centre de gravité, contribuera à modérer les mouvemens de roulis et de tangage, en les rappelant à ce centre, qui est dans un corps le pivot des mouvemens imprimés. D'ailleurs, on conçoit aussi que ce lest, placé uniquement dans cette partie la plus développée et la mieux assise de toute la carène, fatiguera moins le vaisseau dans sa solidité; tandis que, porté vers les extrémités, il aurait contribué à la chute de ces parties, qui, mal soutenues par le fluide dans lequel elles ne plongent pas assez, tendent continuellement à tomber sur leur propre poids, plus pesant que celui de leur déplacement. Cette attention, il l'aura dans tout le cours de l'arrimage, en ayant soin de ne déposer dans certaines parties que des poids élastiques, ou des objets consommables. Ainsi, dans la partie de

Digitized by Google

l'avant, il a mis des pièces à eau de provision marquées E; et tout-à-fait devant, dans l'espace marqué R, il a placé, dans des caissons L, des gargousses de poudre. Derrière, il a également placé des barils de poudre marqués P. Cet espace est la grande soute aux poudres. L'espace marqué D est un corridor pour le service des poudres. Au milieu de ce corridor, le carré F est un puits de toute la hauteur de la soute, hermétiquement fermé de vitres sur ses quatre faces, destiné à recevoir une lampe à réflecteur, pour éclairer la soute de tous côtés. Les deux petits carrés marqués O renferment deux gros robinets communiquant avec l'eau de la mer, et servant à introduire l'eau dans la soute aux poudres et les noyer, pour prévenir leur explosion en cas d'incendie.

Une remarque pourra être faite à l'égard de l'arrimage du lest en fer représenté dans la figure 1, c'est qu'il paraît en avoir été mis plus à droite (tribord) qu'à gauche (babord), et cela est vrai : cette plus grande quantité de poids dans cette partie y a été mise pour corriger l'inégalité de pesanteur des côtés du vaisseau à son état lége, ce qu'on appelle *faux côté*, et qui ne doit pas exister. C'est un vice que contractent les vaisseaux qui restent trop long-temps en construction, exposés aux intempéries des saisons; et c'est une voix qui proclame encore l'un des nombreux avantages des *cales couvertes*. Le vaisseau construit en plein vent a presque toujours l'un de ses côtés exposé à l'humidité, et en devient plus lourd que l'autre côté exposé aux vents secs ou aux chaleurs; et de là vient la nécessité de rectifier la bande, ou inclinaison occasionée par le côté le plus lourd, en surchargeant le côté opposé d'un poids suffisant.

Le petit espace marqué C, dans les figures 1, 2 et 3, est le puits aux boulets; sa profondeur est égale à celle de la cale. La plus grande partie des boulets y est arrimée. Ils fournissent seuls un lest de 107 tonneaux 356 livres, dont les 4/5 au moins sont favorables à la stabilité.

Dans les mêmes figures, le carré marqué B est l'*archipompe*, espèce de puits renfermant, et préservant de tout choc, une partie du grand mât et les quatre pompes du vaisseau.

Pour conclure l'arrimage du premier plan, il reste à dire que les intervalles laissés par les objets qui ne se joignent pas exactement, comme cela arrive dans l'arrimage des pièces à eau E, sont utilisés en les remplissant de bois en rondins, et dont chaque corde (deux voies) fait un tonneau.

Au-dessus de ce premier plan, et dans un espace plus large, l'arrimeur va faire le second plan représenté par la figure 2. Dans l'espace M, en avant de la soute aux poudres de devant, il arrime le charbon, séparé des poudres par une cloison transversale. Dans la soute aux poudres K, il arrime un deuxième plan de caissons contenant des gargousses. Ensuite un second plan de pièces à eau et de vin E, consolidées et maintenues par du bois d'arrimage, occupe cette partie encore resserrée de l'avant du navire. Une cloison sépare cet espace de la grande cale à l'eau. Celle-ci s'étend jusqu'à la cloison de la grande soute aux poudres de derrière. L'arrimeur y a placé, avec un ordre facilité par l'espace plus élargi de cette partie élevée de la cale, les *caisses à eau* H. Ces caisses, nouvelle et précieuse invention, simplifient beaucoup l'arrimage des vaisseaux; elles suppléent à un très-grand nombre de pièces à eau qu'on employait autrefois. Elles sont faites en fer, de forme cubique pour la plupart; elles peuvent contenir de 8 à 10 barriques d'eau, ne sont point susceptibles de coulage, et conservent à l'eau sa qualité potable et sa fraîcheur. Elles sont rangées dans un ordre régulier, et préservées de leur contact mutuel par des rondins de bois ou des coins d'arrimage interposés. Les façons de la cale rétrécissant les espaces dans les ailes, on ne peut placer dans ces espaces, ou *forains*, que des pièces d'un moindre volume.

Derrière, dans la soute aux poudres, les petits barils de poudre, contenant 100 livres chaque, sont superposés et arrimés par plans réguliers permis par l'espace.

Le bois de corde, ou d'arrimage, n'est point épargné, et est placé partout où il se trouve des vides, tant pour faire poids que pour caler chaque objet en son lieu.

Dans la figure 3 du troisième plan d'arrimage, l'espace Q représente un tillac qui recouvre la soute aux poudres de devant. Cet espace, recouvert par le tillac du faux pont, a 5 pieds de hauteur; il est divisé en plusieurs compartimens par des cloisons qui se croisent. Ces divisions comprennent la prison tout-à-fait devant et des soutes pour les objets de rechange du maître d'équipage et du maître charpentier. Ces soutes sont séparées de la cale par une cloison. En arrière de cette cloison vient un troisième plan d'arrimage de la cale, qui se compose des boissons de provision, vin, eau-de-vie, vinaigre, etc., en barriques ou pipes arrimées avec soin. Un espace, qui coupe en deux transversalement ce plan de tonnelage, est occupé par du bois à brûler, ainsi placé à portée des cuisines qui sont au-dessus.

Au milieu du navire, un grand espace, au centre duquel répond le grand panneau, ou grande écoutille, est destiné à recevoir les câbles marqués S, grands câbles de 23 à 24 pouces de circonférence, et de 120 brasses (environ 200 mètres) de longueur chacun. Ces câbles, artistement lovés ou *cueillis*, afin d'occuper le moins d'espace possible, reposent sur un plancher volant, posé sur les caisses à eau du deuxième plan. Les intervalles laissés par les câbles sont occupés par d'autres amarres d'une moindre dimension et le vieux cordage.

Digitized by Google

Le dessous de la grande écoutille est un espace assez grand entre les câbles, qui doit demeurer libre pour la circulation, et offrir un logement aux hommes préposés à ce service.

En arrière des câbles, et de chaque côté de l'archipompe, viennent encore deux ou plusieurs antennes de barriques de vin de provision, terminant le troisième plan d'arrimage de la cale. A partir de là, un tillac à demeure recouvre une partie du second plan de la cale et la soute à poudre de derrière, jusqu'à l étambot du vaisseau. Le vaste espace que comprend ce tillac, et qui est à peu près le tiers de la longueur du vaisseau, est recouvert par le tillac du faux pont, et a 5 ou 6 pieds de hauteur; il est divisé par plusieurs cloisons en compartimens, ou soutes destinées à recevoir le biscuit de campagne, des objets de rechange des maîtres, et des provisions du commandant et des officiers. Les soutes à biscuit sont intérieurement enduites d'une couche de brai sec, pour les préserver de toute humidité; le biscuit y est arrimé galette par galette, avec une symétrie qui réclame de la patience et du temps.

Ici se borne l'arrimage de la cale, objet de cet article, au moins pour ce qui est représenté dans la gravure qui l'accompagne. Le marin arrimeur a satisfait, en le terminant, à l'une des plus précieuses conditions de l'assiette d'un vaisseau naviguant, sa *stabilité*. P. Luco.

Notre collaborateur le capitaine Luco, mort si malheureusement depuis, a dit dans cet article tout ce qu'il y avait à dire sur le mode d'arrimage employé jusqu'à nos jours Pourtant nous devons mentionner les améliorations qui se sont introduites depuis peu de temps, et dont les plus importantes sont dues à un officier d'un rare mérite, M. Lugeol, capitaine de corvette commandant en second de la frégate *la Belle-Poule*. Cet officier vient d'appliquer à cette belle frégate son nouveau système d'arrimage, qui, par la simplicité et sa combinaison ingénieuse, est appelé à rendre à la marine des services inappréciables, pendant les campagnes de long cours surtout. Un grand nombre de capitaines se sont rendus à bord de *la Belle-Poule*, et, en admirant la belle installation de la frégate, ont tous payé au commandant Lugeol le tribut d'éloges que l'on doit au mérite Un succès si général fait espérer que ce mode d'arrimage sera bientôt adopté à bord de tous les bâtimens de guerre.

En visitant la cale de la frégate, on est étonné de son installation intérieure. Là, en effet, rien ne ressemble à ce qu'on trouve partout; l'emploi de toutes les parties est irréprochable. Un grand nombre de panneaux ont été enlevés; les ouvertures réduites, mais mieux disposées, servent admirablement au transbordement des munitions. Il est à remarquer que, quoique les approvisionnemens entrent avec plus de facilité dans la cale et qu'ils y soient en plus grande quantité, la circulation y est ménagée avec plus d'art que partout ailleurs. De vastes corridors permettent de la parcourir en tous sens, sans qu'on ait à redouter l'encombrement qu'on rencontre sur presque tous les navires.

Les soutes à biscuit sont placées sur l'arrière, le cercle qu'elles forment circonscrit le corridor. Ces soutes, divisées en compartimens, ont chacune une porte extérieure; la transbordation s'opère donc sans que rien puisse être dérangé dans les soutes voisines. Tous les compartimens sont indépendans l'un de l'autre, de manière qu'en cas de détérioration dans l'un, la perte est bornée aux provisions qu'il contient.

Ainsi, on trouve, en employant ce moyen, trois avantages bien marqués sur tout autre mode :

1° Une plus large place faite aux approvisionnemens ;

2° Les munitions, échappant à l'action du contact, ont plus de chances de se conserver ;

3° L'heureuse disposition des corridors et des panneaux facilite les opérations à faire dans la cale, le passage des hommes, et en assainit l'atmosphère.

Ces bénéfices, déjà considérables, ne sont pas les seuls qui résultent de l'application du système inventé par M. Lugeol. Il nous suffit de signaler son système, qui demanderait un trop long développement, mais que nous sommes heureux de consigner comme un immense progrès fait dans la science de la navigation. *Note du Directeur.*

Un orage en mer.

Lorsque le vent s'est élevé avec trop de violence, et que la mer a grossi de manière à empêcher le navire de continuer sa route au milieu des lames dont le choc pourrait l'endommager, on met *à la cape*, sous une voile que l'on présente obliquement au vent. Dans cette position, le bâtiment conservant très-peu de vitesse, dérive, en cédant plutôt à l'impulsion de chaque vague qu'en y résistant. Son avant, s'offrant à chaque coup de tangage à la lame qui déferle, reçoit quelquefois des chocs très-forts ; mais le navire culant alors dans le sens de la force de la lame, évite au moins le danger qu'il y aurait à la rencontrer avec une vitesse opposée à sa direction. Une fois à la cape, l'équipage n'a plus rien à faire, et pendant tout le temps que dure la tempête, il faut attendre dans cette position passive que le mauvais temps s'apaise et permette de manœuvrer. C'est pendant ces longues heures de coup de vent et de dangers que l'on peut remarquer plus particulièrement cette heureuse indifférence que l'habitude du péril donne aux matelots. Assis à l'abri des pavois ou de la chaloupe, pendant qu'une mer furieuse mugit autour d'eux et menace quelquefois d'engloutir le navire, on les voit se réunir et s'approcher le plus possible les uns des autres, pour raconter de ces contes dont la tradition perpétue le souvenir parmi les marins. Souvent ils chantent ensemble, d'une voix rauque, ces complaintes monotones comme les bruits des vagues qui les environnent, et mélancoliques comme la plupart des airs qu'aiment les gens de mer. C'est en vain que le vent gronde sur leur tête et siffle dans les cordages, que des torrens de pluie les inondent et que la mer menace de les enlever, ils chantent comme l'ouvrier le plus paisible au fond d'une boutique ou d'un atelier. Mais souvent leurs narrations ou leurs chants sont interrompus de la manière la plus terrible. Quand le navire, fatigué par la lutte qu'il livre à la tempête, craque dans

Digitized by Google

T. Gudin del.

Imp^d par Chardon

Un orage en Mer

Ransonnette sc.

T. Ier P. 115

Digitized by Google

toutes les parties ; que la mâture, dans les mouvemens effroyables du roulis, plie et menace de tout écraser par sa chute, une lame vient quelquefois tomber sur le pont avec un fracas effroyable : tout ce qu'elle rencontre est brisé, enlevé ; et le navire, caché pendant un instant sous cette montagne d'eau, ne se dégage de la lame qui l'a affaissé qu'après avoir perdu tout ce qu'il avait sur le pont avec les hommes de quart que la vague furieuse a enlevés. Rien, peut-être, n'est plus terrible, quand un événement de cette sorte a lieu, que le sentiment qu'éprouvent, en montant sur le pont, les hommes qui étaient couchés. Tout a disparu ; ils cherchent avec effroi leurs camarades : on appelle les gens de quart pour connaître ceux qui ont été assez heureux pour n'avoir pas été emportés. Dans les débris que le coup de mer a laissés, on examine si quelque infortuné n'a pas été écrasé au milieu de ce désordre affreux. On sonde autant qu'il est possible les pompes, pour savoir si le choc terrible dans lequel le navire a paru devoir sombrer n'a pas déterminé une voie d'eau. Et encore si, dans la violence de la bourrasque, la voile sur laquelle on avait mis en cape a été enlevée par l'impétuosité du vent, il faut, dans l'impossibilité où l'on est de déferler une autre voile, attendre, écrasé par la mer qui tourmente le navire qui n'est plus appuyé, que la tempête se soit calmée, et que le temps permette de reprendre la route, et de réparer autant que l'on peut les avaries qu'a causées le coup de mer.

Ed. Corbière.

Stations maritimes.

Partout où peuvent être méconnues et enfreintes les garanties dont l'inviolabilité d'un pavillon couvre les propriétés particulières du pays qu'il représente ; partout où des intérêts divers se trouvent, par la concurrence, placés dans une position rivale, quelquefois hostile ; où l'appât du gain peut pousser la cupidité à la déprédation et au brigandage ; partout, enfin, où l'intervention du pouvoir social doit se montrer pour donner la sanction de la force à l'autorité désarmée de la loi, les principes constitutifs et conservateurs des sociétés exigent que les gouvernemens se trouvent représentés par des forces suffisantes pour maintenir l'ordre et faire respecter leur honneur.

C'est dans ces quatre causes, auxquelles viennent se joindre des considérations subsidiaires, que les stations militaires de la marine prennent leur origine et trouvent leur nécessité. Nous examinerons tour à tour leur nature, leur gravité, et ce que le pouvoir a fait et doit faire pour répondre à leurs exigences. Bien que tout bâtiment en croisière doive, lorsque les circonstances le lui permettent, protéger également tous les droits établis et garantis par les traités et par les lois, nous examinerons, par suite de ce classement, à la répression de quelles contraventions spéciales se rattache chacune de nos stations, par la nature même des délits dont sont le plus fréquemment le théâtre les parages maritimes qu'elle sillonne. Ce mode d'examen nous mettra à même de constater, d'une manière plus positive et plus méthodique, les avantages que le pays, et surtout le commerce, retire de ces expéditions, les développemens qu'elles exigent, les abus qui paralysent ou du moins limitent souvent l'importance de leurs résultats.

I.

Répression des outrages faits au pavillon d'un pays.

Un des points principaux de la mission confiée aux croisières est de faire respecter les droits de leurs concitoyens par les gouvernemens étrangers. C'est une question d'existence pour le commerce et d'honneur pour le pays. Quels que soient les lieux où l'appellent les spéculations de l'industrie, source de toute richesse et de toute prospérité sociale, un navigateur resté toujours sous la protection de la loi ; les gouvernemens ne peuvent, sans manquer à leurs devoirs, détruire ou annuler cette protection en la privant de toute efficacité. Si le négociant et le marin ne pouvaient compter sûrement sur l'appui des stations maritimes, toutes relations commerciales cesseraient avec les pays où les intérêts étrangers se trouveraient exposés aux exactions des gouvernemens despotiques, ou aux avanies du peuple. Toute relation serait impossible avec ces contrées américaines qui se débattent dans les crises anarchiques d'une transformation, sans pouvoir en faire sortir une organisation sociale. Privée du concours des forces maritimes, la voix des ambassadeurs perdrait sa puissance dans ces questions dont la solution dépend de la présence de forces sur lesquelles puissent s'appuyer les menaces d'une immédiate intervention. Parmi les faits nombreux qui appuient cette vérité par l'autorité des antécédens, nous rappellerons la mission guerrière et diplomatique d'une escadre française devant *Rio-Janeiro*.

Le gouvernement brésilien avait déclaré, en 1825, une grande partie de la rive orientale de l'Amérique du Sud en état de blocus.

Le droit maritime de tout temps professé par la France ne reconnaît de blocus que le blocus matériel, et non cette fiction diplomatique qui tente de rompre, par une note ou un protocole, toutes les relations commerciales d'un pays.

Plusieurs armateurs français ne tinrent point compte de cette signification, que repoussaient

les précédens de notre législation extérieure. Les expéditions se continuèrent dans ceux de nos ports qui étaient en relation avec les pays déclarés en état de blocus. L'escadre brésilienne, en station devant *Buenos-Ayres*, voulut maintenir la teneur de la déclaration diplomatique; sept de nos navires furent capturés.

La France ne pouvait oublier sa dignité au point de se soumettre à des prétentions qui eussent eu pour résultat de détruire toute neutralité dès qu'une nation prépondérante aurait déclaré la guerre à un pays maritime. Notre ambassadeur à Rio-Janeiro reçut ordre d'obtenir des réparations pour les pertes que ces diverses prises avaient causées au commerce français. Ces demandes repoussées, notre gouvernement se dut de faire appuyer par une flotte les notes de son représentant.

L'amiral Roussin, qu'une longue croisière dans ces eaux, dont il avait relevé les côtes, désignait autant pour cette mission que sa double capacité de diplomate et de marin, reçut le commandement de cette expédition.

Ce fut le 10 mai 1828 qu'il quitta Brest.

L'escadre se composait de neuf bâtimens de guerre. *Le Jean-Bart*, vaisseau de 74 canons, sur lequel le contre-amiral Roussin avait arboré son pavillon; *la Terpsychore*, frégate de 60; trois frégates de 44, *la Nymphe*, *l'Aréthuse* et *la Magicienne*; les corvettes *l'Iris* et *la Railleuse*, et les deux avisos *le Cygne* et *l'Iris*.

La Railleuse, qui avait pris les devans pour se procurer des renseignemens sur la situation morale du Brésil, rallia la flotte le 4 juillet, veille de son arrivée devant Rio-Janeiro.

Il n'y avait plus d'espérance d'obtenir justice par la voie de la diplomatie; les prises avaient été vendues d'après l'arrêt des tribunaux. L'exaltation contre les Français était extrême; le ministre chargé d'affaires conseillait de ne point faire entrer la division dans la rade, de peur de la compromettre par suite des inquiétudes que, dans l'état des esprits, sa présence ne pouvait manquer d'exciter.

Les négocians eux-mêmes étaient divisés sur l'opportunité de cette démonstration, que crut devoir adopter le contre-amiral.

Il voulut essayer une nouvelle tentative de conciliation. Il avait eu des rapports fréquens avec Don Pedro dans son expédition précédente; il conservait quelque espoir d'arrangement : il eût craint, en outre, de blesser l'empereur en procédant d'abord contre lui par la menace.

D'ailleurs, lors même que son entrée sur la rade eût détruit l'indépendance de ses manœuvres, en cas d'hostilité du rivage, il lui restait toujours deux partis : sortir sous la protection du droit des gens et des traités, ou prendre position devant la ville et l'écraser sous ses boulets.

Il entra donc, mais en ligne de bataille, et le branle-bas de combat fait à bord de tous les bâtimens. L'escadre, après avoir, selon l'usage, salué le pavillon brésilien, vint s'établir en ligne d'embossage à trois cents toises des quais.

L'effet qui devait suivre cette démonstration armée fut produit. Tant que la justice et le droit ne s'étaient étayés que de réclamations, on avait opposé, parole à parole, aux notes de la diplomatie, l'arrêt des tribunaux; quand une flotte vint appuyer la demande avec des canons, cet ultimatum parut plus sérieux. Toutes les clameurs s'effacèrent, les Chambres elles-mêmes sentirent se refroidir leur irritation; à peine s'il se trouva deux orateurs pour sommer le gouvernement de donner des explications sur l'entrée d'un si grand nombre de bâtimens de guerre, et protester contre cette prétendue violation du territoire brésilien.

D'un autre côté, le gouvernement se trouvait poussé dans une position critique; il était humiliant, après la longue résistance qui avait sanctionné les arrêts de l'opinion publique et des tribunaux, de céder à la force en réparant une injustice. L'amour-propre national pouvait lui demander compte de toute transaction où se fût trouvée méconnue l'autorité de la chose jugée, légalisée définitivement par lui-même dans le décret impérial du 4 mai. D'une autre part, le délabrement des finances ne permettait guère de les grever de la dette considérable que devait constituer la reconnaissance de l'illégalité de ces prises.

L'impossibilité d'une solution diplomatique semblait donc une conséquence forcée de l'état de choses où s'étaient aventurés la nation et son empereur.

On ne pouvait d'ailleurs espérer tourner la question. Bien que les instructions dont le chef d'escadre était porteur pussent l'autoriser à quelques concessions; bien qu'une circulaire du ministre du commerce, sous la date du 31 mars, portât :

« Qu'à l'avenir la signification préalable d'un blocus suffirait pour le faire admettre comme effectif, et que tout navire qui se dirigerait sur le port déclaré bloqué s'exposerait à être légalement arrêté et capturé par l'escadre bloquante.

» (*Moniteur* du 6 avril 1828.) »

le contre-amiral Roussin était trop pénétré de ce qu'exigeait l'honneur de la France pour se contenter d'une demi-justice.

Voici en quels termes il présenta les demandes de la France.

« Le gouvernement brésilien doit reconnaître, » d'après le droit public français :

» 1° Qu'en matière de blocus les navires neutres » ne doivent pas se regarder comme suffisamment » avertis par la signification faite à leur gouver- » nement pour qu'ils doivent s'abstenir de se di- » riger sur le port bloqué, et qu'ainsi ils ont le » droit de venir s'assurer eux-mêmes de la réalité

Digitized by Google

» effective du blocus, et s'il y a empêchement matériel à entrer dans ce port.

» 2° L'escadre brésilienne devant *la Plata* » ayant méconnu ce principe en saisissant nos » bâtimens à la première apparition, la France » exigeait la restitution de ces navires avec dé» dommagement des pertes causées aux capturés » par le fait de leur arrestation. »

Ce fut sur ces bases qu'il posa les nouvelles négociations qu'il ouvrit, non plus avec le ministère, mais directement avec l'empereur. L'audience dont il lui adressa la demande fut accordée sur-le-champ; il fut reçu le 12 juillet au palais de Saint-Christophe.

L'accueil de Don Pedro fut plein de bienveillance. Après un échange d'éloges, de remerciemens, le contre-amiral Roussin lui demanda la permission de lui exposer l'objet de sa mission :

« Le motif, Sire, de l'expédition qui m'est con» fiée est la mésintelligence survenue entre la » France et le gouvernement de Votre Majesté, » mésintelligence malheureuse entre deux pays » intéressés à se favoriser l'un l'autre : le Brésil, » unique monarchie d'Amérique, pour obtenir l'a» mitié de la première monarchie d'Europe, et » la France, pour obtenir au Brésil un debouché » pour la population et pour les produits de son » sol et de son industrie.

» Cette mésintelligence n'a point été provo» quée par la France : elle afflige le roi, dont les » intentions, exprimées en même temps que les » ordres, sont toutes bienveillantes pour le Brésil » et son souverain, dont il estime le caractère et » apprécie la position; mais en même temps elles » ne peuvent pas être douteuses relativement aux » réclamations de la France. Des Français ont » été blessés dans leurs intérêts, le Brésil doit » les dédommager, et la France doit le pré» tendre.

» L'empereur verra cependant que, décidé à » l'obtenir, le roi emploie d'abord tous les moyens » possibles de conciliation. C'est dans cette vue » qu'il a chargé de ses ordres un officier connu de » Votre Majesté, honoré de ses bontés, et qui est » autorisé à lui manifester la profonde douleur » qu'il éprouverait si sa mission devait se termi» ner par une rupture aussi fâcheuse pour le » Brésil qu'elle serait affligeante pour le cœur » du roi. »

L'empereur avait écouté ces paroles en silence, sans laisser percer dans ses traits l'impression qu'elles faisaient sur son esprit; elles déterminèrent la décision dont la présence de la flotte, prête à foudroyer la ville, lui avait fait envisager la nécessité.

» Oui, monsieur Roussin, dit-il, c'est vrai. De » fâcheux différends se sont élevés entre la France » et nous, et ils ont duré trop longtemps; mais » je veux les terminer, j'en sens l'à-propos. Cela » ne peut plus se faire que par un traité, une » convention; nous ferons donc un traité qui ter» minera ces débats. »

Sur ces assurances, le contre-amiral Roussin, heureux de la solution de ces désaccords, prit congé de Sa Majesté.

Dès le soir, le ministre brésilien reçut des ordres de l'empereur, et huit jours après un traité était conclu, qui, en faisant justice aux demandes de la France, rétablissait les relations amicales qui avaient auparavant régné entre les deux pays.

Ainsi, par la présence d'une division française, finirent, au prix d'une humiliation pour le Brésil et d'une expédition coûteuse pour la France, ces longues négociations, qui n'eussent jamais pris naissance si notre chargé d'affaires eût pu, dans le principe, appuyer ses réclamations par la présence d'une station imposante.

L'insuffisance de nos croisières sur les côtes de l'Amérique méridionale est une question placée maintenant hors de toute discussion par les faits : ou il faut renoncer à entretenir des consuls dans les divers ports de ces contrées, ou il faut leur donner les moyens de faire respecter en eux la dignité de leur pays. La confiance que doivent avoir dans les garanties d'inviolabilité qu'offrent nos consulats les armateurs qui aventurent leurs capitaux dans ces contrées lointaines, ne tarderait point à s'évanouir si le commerce était exposé au brigandage armé dont ont été victimes plusieurs de nos bâtimens. Une répression tout hypothétique, que plus d'une année peut séparer de l'offense, est une appréhension bien légère pour des gouvernemens dont l'existence éventuelle est une question de chaque jour. Une corvette ne suffit pas plus pour protéger notre marine marchande sur l'immense étendue des côtes que l'Amérique méridionale offre à l'océan Pacifique, que la faible croisière que nous entretenons sur sa côte orientale ne peut assurer les franchises de notre commerce. Aussi apprenons-nous chaque jour quelques nouvelles avanies subies par nos bâtiments; et, pour ne nous arrêter que sur un fait, nous rappellerons la violation dont le drapeau tricolore n'a pu protéger la *Jeune-Nelly*.

II.

Exécution des lois et réglemens maritimes.

Les besoins particuliers de la navigation, l'avenir, l'existence même de quelques-unes de ses branches d'industrie, ayant nécessité l'intervention particulière de la loi, il a fallu songer aux moyens d'appliquer ses dispositions.

Sans navires préposés à veiller à l'exécution des réglemens, l'impossibilité de constater les infractions eût entraîné l'impunité des délits et frappé ces lois d'impuissance.

Des stations qui assurassent l'efficacité de ces mesures régulatrices ont donc été la conséquence forcée de leur nécessité.

L'île de *Terre Neuve* fut long-temps le centre de cette industrie. Tandis que les armemens destinés à harponner les baleines parcouraient toute la partie australe de l'Atlantique, depuis le nord des *Etats-Unis* au *Spitzberg*[1], les autres abordaient à *Miquelon* et à Terre-Neuve, ou restaient sur le grand banc voisin de cette île, pour s'y livrer aux opérations de la pêche de la morue.

Cette dernière pêche est maintenant la seule pratiquée par nos bâtimens dans les mers du Nord; une station d'une force suffisante y parcourt chaque année tous les points fréquentés par nos navires.

Sa mission est, en outre, la surveillance disciplinaire des équipages: elle doit aussi empêcher qu'aucun bâtiment ne soit troublé dans la jouissance des droits et lieux de pêche que lui a départis le sort.

Terre-Neuve appartient à l'Angleterre. La France ne s'est réservé, par le traité de 1814, que la faculté d'envoyer les navires sur une partie du littoral durant la saison où ces parages sont fréquentés par la morue.

Quelques-uns des havres se trouvant plus favorisés les uns que les autres par l'abondance avec laquelle s'y porte le poisson, le gouvernement a dû prévenir les contestations et les luttes qu'eût pu exciter la possession des lieux favorisés; aussi une ordonnance royale a-t-elle été rendue pour résoudre ces difficultés.

Tous les cinq ans, les différens points de la côte où la pêche est possible sont tirés au sort entre les armateurs qui prennent l'engagement d'y envoyer des bâtimens. Ces décisions aléatoires sont généralement respectées par les pêcheurs; on cite peu d'exemples où la marine de l'Etat ait été obligée d'interposer son autorité pour en prévenir ou en réprimer la violation.

Une autre partie de la mission de cette croisière est de procurer, en cas de besoin, des secours à nos marins, et en cas de guerre, durant la campagne, de servir d'escorte à nos navires.

Depuis que les Américains ont prouvé, par le succès de leurs baleiniers dans le Sud, les avantages que cette pêche offrait dans les mers méridionales, les armateurs français y ont dirigé toutes leurs expéditions; ces bâtimens se sont ainsi trouvés soustraits à l'action protectrice de nos navires garde-pêches.

Comme la fatalité dans toute administration est de marcher sur les antécédens sans faire attention aux déplacemens que les faits doivent imprimer à la gestion, des croisières n'ont point été expédiées sur les nouveaux points où nos baleiniers ont transporté leurs pêches; notre marine s'y est donc trouvée isolée de toute surveillance.

De graves désordres signalent continuellement l'absence d'une station dans ces mers. Les actes d'insubordination deviennent chaque année plus nombreux parmi les équipages; la certitude qu'ont les matelots de ne rencontrer aucun bâtiment militaire à bord duquel puissent être déposés les meneurs et les mutins, pour être livrés ensuite à des conseils de guerre, les enhardit au point que non-seulement les travaux de la pêche sont souvent suspendus ou entravés, mais encore que *le Tristan*, du Havre, s'est vu contraint une année d'opérer à lège son retour dans le port d'armement; ainsi, par l'obstination de quelques insubordonnés, ont été sacrifiés les intérêts de l'équipage et des armateurs.

De pareils faits, dont le renouvellement ne tendrait rien moins qu'à détruire cette branche d'industrie, source de richesses chaque jour plus féconde pour la France, doivent fixer toute l'attention du gouvernement. L'administration ne peut plus résister à la voix du commerce; une station est devenue urgente sur ces mers, mais il faut une station conforme à la nature de ces lieux; l'envoi d'une frégate serait insuffisant dans un espace de mille lieues sillonné en tous sens par soixante bâtimens qu'expédient annuellement nos ports; ses dimensions lui permettraient-elles d'ailleurs de visiter les baies nombreuses de la côte occidentale d'Afrique que parcourent et où stationnent nos navires? Non. Ce qu'exige cette mission, ce sont de légers bricks de guerre à qui leur faible tirant d'eau rende les côtes accessibles, et qui, répartis, durant la saison de pêche, sur tous les points où se montrent le plus abondamment les baleines, y exercent une surveillance continuelle.

Un autre avantage que les sciences géographiques retireront de cette croisière sera le relèvement exact de la côte d'Afrique. De bons officiers, en parcourant cette plage pour l'exécution de leur expédition, pourront rectifier les erreurs dont les cartes de ce littoral sont remplies. Que de malheurs seraient prévenus par un semblable travail! S'écoule-t-il une seule année où plusieurs de nos navires ne fassent naufrage dans ces baies dangereuses, par les renseignemens faux qu'ils tirent des cartes.

Il est des points dans les environs du cap de *Bonne-Espérance* dont non-seulement le gisement diffère, en longitude, de plusieurs degrés de celui que leur attribue la science, mais il existe encore beaucoup d'endroits, d'une importance d'indication rigoureuse, tels que baies, îles, caps, dont la latitude est loin d'être précise.

C'est pourtant avec ces connaissances topographiques erronées que nos bâtimens doivent naviguer pour chercher et prendre un mouillage dans des localités où les brumes, la force des courans et la direction alisée des brises viennent joindre leurs dangers aux dangers qui sortent d'une géographie incertaine.

[1] Les côtes du *Canada* et du *Labrador*, la baie de *Baffin*, le détroit de *Davis*, les mers du vieux et nouveau *Groënland*, les eaux de l'*Islande* etc.

Digitized by Google

III.

Surveillance et répression de la traite.

L'appât d'immenses bénéfices ne pouvait manquer d'exposer les spéculations maritimes aux déprédations de quelques aventuriers. Les passions qui avaient armé l'homme contre l'homme dans nos sociétés, dont les codes ont pour sanction des chaînes et des couperets, devaient nécessairement donner naissance à des armemens de piraterie qui, auprès de chances de gain certaines, ne présentèrent d'abord que peu de dangers.

Ces courses immorales remontent aux premiers temps de la navigation. L'antiquité avait consacré les noms de plusieurs forbans célèbres avant celui du corsaire philosophe dont *Quinte-Curce* nous a transmis la présentation à Alexandre. Miltiades avait lui-même commandé une flotte athénienne destinée à purger les mers Egée et Hellespontaine des pirates qui les infestaient; la marine massaliote, plus tard, fut obligée d'établir des stations sur plusieurs points pour protéger ses factoreries et ses navires.

Jamais pourtant ces écumeurs de mer ne s'étaient constitués en société ayant son siége, ses lois, ses flottes et ses armées, avant l'association d'aventuriers qui, sous le nom de flibustiers, anéantit presque, par la terreur qu'inspirèrent ses croiseurs, le commerce des Indes occidentales.

Ces impudens brigandages ne tardèrent pas à disparaître devant les développemens que prirent les marines militaires des divers Etats européens; ce ne fut plus qu'à la faveur des guerres et sous les pavillons belligérans que les forbans osèrent parcourir les mers. A peine si quelques-uns, depuis 1816, se hasardent de temps en temps à se montrer dans les parages les plus favorables à leurs excursions; encore n'est-ce qu'avec des lettres colombiennes et sous le pavillon de quelque Etat indépendant.

Cependant quelques faits prouvent jusqu'où va la férocité de ces équipages de bandits.

Dans le courant du mois de mai 1829 un navire américain, faisant route pour Boston, vidait les débouquemens des Antilles.

Bien que la brise soufflât fraîche et que la mer fût belle, ce navire n'en avait pas moins mis dehors une voilure qui, par ce temps à intermittence, ne laissait pas d'offrir quelques dangers.

Le capitaine ayant aperçu dès le matin un fort brick dont le pavillon colombien et la marche lui avaient semblé suspects, s'efforçait de sortir de ses eaux; mais ce brick, sans forcer de voiles et sans mettre le cap sur lui, le gagnait cependant assez pour que les deux équipages dussent être bientôt à même de juger respectivement de leurs forces.

Le capitaine bostonien étant parvenu, à l'aide de sa longue-vue à distinguer la batterie de son ennemi, ne douta plus de ses intentions; aussi, malgré l'évidence du péril auquel exposait son navire une augmentation de voilure, redoutant moins ce danger que celui de tomber dans les mains du *coursier*, donna-t il tout de suite des ordres pour que l'on mît dehors les catacois et que l'on gréât les bonnettes.

Dans un instant le navire, couvert de toile, prit une marche si rapide, que son avant enfonçait dans l'eau.

Le corsaire colombien, dont l'ardeur que sa proie mettait à le fuir compléta la reconnaissance, ne balança plus à larguer ses perroquets et à laisser arriver sur lui.

La chasse ne fut pas longue; après une heure de course, le boulet du coup de canon qu'il tira à l'américain pour lui intimer l'ordre d'amener traversa la brigantine et fut ricocher bien au-delà sur la mer.

Tout espoir d'échapper étant perdu, il fallut bien se déterminer à se rendre. Le capitaine marchand, cédant à la nécessité, fit carguer ses basses voiles et mit en panne. Un moment après, une chaloupe partie du bâtiment ennemi déposait à son bord une vingtaine de matelots chargés d'armes, et dont la barbe sale et longue permettait à peine de distinguer les traits.

« Monsieur, dit le capitaine à celui dans lequel il crut distinguer le chef, puis-je savoir de quel droit vous vous présentez ainsi à mon bord? »

Celui-ci le regarda avec un sourire d'ironie et de dédain; et comme le capitaine semblait d'un air grave attendre sa réponse :

« Allons! allons! dit-il en prenant le ton de la menace, fais mettre ta chaloupe à l'eau, si tu ne veux pas qu'on t'y jette avec une balle dans la tête ou un coup de poignard dans le ventre. »

Ces paroles ne comportaient ni représentations ni protestation; le capitaine fut donc obligé de transmettre à son équipage cet ordre dont le pirate et ses hommes précipitèrent l'exécution.

Dès que la chaloupe fut à la mer, il se retourna vers le capitaine.

« Tout ton monde est-il sur le pont? » — Et sans attendre de réponse : « Vous allez descendre dans cette barque et pousser au large.

— Mais il n'y pas de vivres dedans.

— La terre est proche, vous n'en avez pas besoin. »

Ces derniers mots furent prononcés avec une ironie sinistre.

Ils n'en avaient pas besoin, en effet. Lorsque la chaloupe passa sous la batterie du corsaire, elle essuya toute sa bordée, dont l'effet, à un quart de portée de canon, fut si terrible, que l'on n'aperçut plus à la place de l'embarcation que des débris de planches et quelques hommes luttant convulsivement dans une eau ensanglantée.

Le pirate, voulant continuer sa course, expédia sa prise, avec quinze hommes d'équipage, pour un des ports de l'Amérique méridionale. Ces for-

Digitized by Google

bans, ayant eu l'impudence d'attérir à *New-York*, furent arrêtés par l'autorité, qui les envoya à *Surinam* pour y être jugés. C'est à deux de ces misérables qui crurent se sauver par des aveux que l'on doit les détails sur la manière cruelle dont ils s'étaient emparés du navire et défaits de l'équipage dans les environs de *Saint-Eustache*.

Un autre corsaire fut également capturé, dans le mois d'avril de la même année, par la station française de la côte de Guinée.

Ces faits de piraterie sont les plus graves, sinon les seuls qui se soient passés durant ces dernières années. Malgré les circonstances favorables que la crainte d'une conflagration générale excitée par l'expédition d'Alger et la révolution de 1830 eût pu offrir à ces sortes d'armemens, le commerce n'a point cessé de naviguer avec sécurité, lors même que la prudence l'a fait se mettre sous la protection de nos convoyeurs; espérons que la certitude et la promptitude du châtiment feront disparaître enfin ces déplorables excès que la surveillance de nos faibles croisières a déjà rendus si rares.

Les navires armés pour *le commerce du bois d'ébène*, comme les *traitans*, dans leur langage barbare, nomment leur coupable industrie, sont également devenus beaucoup moins nombreux depuis les lois et les mesures d'application dont les peuples les plus civilisés ont frappé ce trafic inhumain. Nos possessions caraïbes sont celles avec lesquelles les relations de ce commerce barbare ont toujours été les moins fréquentes. Depuis la promulgation de la loi de mars 1831, toutes les traces de cette coupable industrie ont même complètement disparu sur les plages de nos Antilles. « Je saisis avec empressement, di-
» sait, le 28 décembre 1832, à la tribune de la
» Chambre des Pairs, M. le ministre de la ma-
» rine, je saisis avec empressement cette occa-
» sion pour déclarer à la Chambre, de la manière
» la plus formelle, que la traite des noirs a cessé
» absolument sur tous les points de notre ter-
» ritoire colonial et sous notre pavillon. Si la
» juste sévérité de la dernière loi a concouru
» puissamment à ce résultat, on doit aussi l'at-
» tribuer à l'influence de la civilisation et des
» lumières, et c'est encore un progrès qu'il est
» doux d'avoir à constater. »

Si dans cet article nous avons appuyé aussi fréquemment sur l'impossibilité où leur faiblesse met nos stations d'étendre leur action à tous les points dont la protection leur est confiée, c'est qu'outre les avantages que retirerait notre commerce de l'envoi d'un plus grand nombre de bâtimens de guerre, nous y voyons pour la marine militaire toute une question d'avenir.

Que l'on recherche pourquoi notre marine, continuellement victorieuse dans les actions partielles, a toujours succombé lorsque, dans ces derniers temps, elle s'est présentée en ligne de bataille devant les flottes anglaises, on en trouvera la cause dans la supériorité que donnait à ces dernières la longue pratique des manœuvres de division et d'escadre qu'elles avaient puisée dans leurs nombreuses stations. Eh bien! c'est cette supériorité que, par l'établissement de fortes croisières, ferait disparaître la France; c'est avec elles qu'elle formerait ses matelots à l'exécution rapide et précise des grandes évolutions.

Il devrait donc être établi en principe, par chaque chef de station, que, deux fois par an, les bâtiments qui la composent eussent à se trouver réunis sous les ordres du commandant en chef pour se livrer à celles des évolutions navales que comporte l'effectif de la station. — Assez généralement, si l'on veut multiplier la présence de nos navires sur le plus de points possibles, il serait utile d'expédier les bâtiments de chaque division pour deux ou trois mois en croisière; au retour de ces croisières, après force mouillages sur foule de points, le moment du ravitaillement serait celui choisi pour ces réunions momentanées d'escadrille.

Il est encore une autre nécessité qui se fait vivement sentir dans le service des stations actuelles: c'est celle des bateaux à vapeur.

On ne peut le nier, la vraie mer des pyroscaphes est celle comprise entre les deux tropiques; car c'est une mer de brises régulières, conséquemment de vent debout pour les retours, d'orages ou de calmes.

Aussi la station des Antilles, celle de la Guyane, celle du Sénégal, réclament-elles impérieusement chacune un bateau à vapeur d'une centaine de chevaux. Il est temps que la Méditerranée n'absorbe plus presque exclusivement notre flotte à vapeur; l'Océan en réclame une partie, vu l'extension que prend partout notre commerce extérieur : or, la vue d'un navire de guerre prévient bien des causes de mésintelligence, quelque faible qu'il soit. Que la surveillance de notre flotte devienne donc aussi incessante que possible, et, à cet égard, la marine à vapeur est un puissant auxiliaire pour les stations.

Le matériel de notre marine se développe et se perfectionne chaque jour, mais ces améliorations ne peuvent former les bases de notre puissance maritime qu'autant que les connaissances stratégiques de nos officiers et l'expérience de nos marins ne le céderont en rien à celles de nos ennemis. Et pour cela, nous ne saurions trop le répéter, il faut que nos escadres se répandent sur les mers et montrent notre pavillon dans tous les ports des cinq parties du monde, où nous aurons toujours quelques intérêts à faire prévaloir ou à protéger, ou les lumières de la civilisation européenne à faire briller aux yeux des nombreuses populations rebelles encore aux lois de l'humanité.

Amédée Grehan.

Histoire

DE LA COMPAGNIE DES INDES,

CONSIDÉRÉE DANS SES RAPPORTS AVEC LA FRANCE.

I.

Ce serait un grand et précieux ouvrage que celui qui traiterait de l'histoire générale des établissemens qui se sont succédé dans l'Inde, et des peuples qui, tour à tour, se sont disputé la possession de ces comptoirs, considérés depuis des siècles comme les plus importans du commerce maritime.

Certes, nous voudrions bien pouvoir nous étendre sur cette matière, si féconde en détails pour la plupart inconnus. Mais, d'une part, l'étendue de nos colonnes ne pourrait suffire à ces publications, et de l'autre, notre titre ne nous permettant de traiter que ce qui appartient à la France, ou a des rapports avec elle, nous nous bornerons à exposer la part d'action qu'elle a eue dans cette importante partie du monde commercial.

Nous ne pourrons cependant nous dispenser de tracer l'historique des diverses compagnies des Indes, avant l'époque à laquelle les Français commencèrent à prétendre s'y établir; mais nous le ferons le plus succinctement possible, et seulement autant que cela sera nécessaire à l'intelligence de notre histoire. Cette narration simple et rapide, que nous considérons comme indispensable, fera le sujet de notre premier article.

Les Anglais, à leur premier début, eurent à lutter contre les efforts des Portugais, qui fondaient sur une longue possession la prétention d'un établissement exclusif. L'on ignore quel aurait été le résultat de cette prétention, sans les deux victoires successives que les Anglais remportèrent sur eux en 1612. L'empereur du Mogol, qui attendait l'issue de cette guerre pour se ranger du côté du vainqueur, accorda à Jacques Ier la permission d'établir dans ses Etats les différentes factoreries dont la compagnie anglaise avait besoin.

Ses premières expéditions obtinrent un très-grand succès; mais au moment où il eût fallu qu'elle employât toute sa force pour lutter contre les efforts réunis des Portugais et des Hollandais qui s'étaient alliés contre elle, les troubles civils qui désolèrent l'Angleterre en 1640 la mirent dans l'impossibilité de pouvoir se soutenir, et la ruinèrent presque entièrement.

Il serait bien difficile d'expliquer pourquoi Cromwel ne soutint pas cette compagnie de son autorité. Rien cependant ne lui eût été plus aisé, puisque toutes les conditions du traité qu'il conclut avec les Hollandais, en 1657, furent rédigées, ou pour mieux dire imposées par lui. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'il ne fut nullement question de la compagnie des Indes dans ce traité.

Ainsi privée d'appui, et réduite à ses propres forces, elle fut encore une fois sur le point de s'éteindre. Toute relation directe entre l'Inde et l'Angleterre paraissait même devoir cesser, quand Charles II remonta sur le trône de ses ancêtres.

La première année de son règne, en 1661, il accorda à cette compagnie une nouvelle charte, reconnut et augmenta tous ses priviléges, et lui conféra, entre autres droits, celui de faire la guerre ou la paix avec les puissances de l'Inde. Une circonstance imprévue vint encore ajouter à tous ces avantages. L'infante de Portugal, qui épousa Charles II, lui apporta en dot l'*île de Bombay*, et Charles la donna en fief à la compagnie. Quelque temps après il y ajouta *Sainte-Hélène*. Sa prospérité à cette époque fut telle, que les actions de 100 livres sterling, qui n'avaient presque aucune valeur à l'avénement de Charles II, montèrent en quelques années à 360 livres.

Cette fortune, si rapide et si brillante, appartenait tout entière à la protection du roi d'Angleterre. Mais bientôt il abandonna, pour ses intérêts particuliers, ceux pour lesquels il s'était déclaré si ouvertement et avec tant de bienveillance; pour de l'argent, que ses déprédations lui rendaient nécessaire, il consentit, à sa honte, à se joindre aux Hollandais, pour entraver les opérations de la compagnie qu'il avait relevée et qui lui devait ses succès. Heureusement pour elle, la fin de son règne arriva. Jacques II, qui lui succéda, répara autant qu'il le put toutes les pertes que l'extravagante dissipation de son frère lui avait causées.

Ce fut lui qui lui accorda le droit de frapper monnaie, de lever des troupes et de bâtir des forteresses.

Le but de Jacques était de placer la compagnie anglaise au niveau de celle de la Hollande, qui avait repris la supériorité; mais malgré ses efforts, il ne put jamais y réussir. Les Hollandais avaient étendu leur commerce particulièrement dans le continent, où leur crédit était considérable. Les Anglais, au contraire, n'avaient conservé de prépondérance que dans l'empire mogol. Bientôt cependant l'adresse des agens de la compagnie anglaise fit plus que n'avait pu faire la politique de Jacques; ils se présentèrent comme des négocians humbles et soumis, et qui n'avaient d'autre désir que de lier les intérêts de leur commerce avec ceux de la Hollande. Trompés par

Digitized by

cette bonne foi apparente, les Hollandais consentirent à négocier avec eux. Pour faciliter ces opérations, quelques comptoirs furent d'abord établis; et enfin les Anglais plièrent avec tant d'adresse sous les caprices des gouverneurs des districts dont les Hollandais avaient le privilége, que bientôt ils obtinrent tous les avantages qu'ils avaient pu espérer.

Ces nouveaux succès ne furent pas de longue durée : des directeurs infidèles détournèrent à leur profit les deniers de la compagnie. Dans la crainte d'être découverts, et pour masquer leur fraude autant qu'il leur était possible de le faire, ils ordonnèrent à leurs employés d'emprunter en son nom autant d'argent qu'ils pourraient s'en procurer. Ces emprunts eurent lieu à Surate, ville alors considérable de l'Indoustan, et située dans la province de Goudjerate, à huit lieues de l'embouchure du Tapty.

Ces employés obéirent si bien, qu'ils emportèrent avec eux plus de sept millions.

Arrivés à Bombay, ils s'emparèrent de treize vaisseaux marchands qui appartenaient aux Hollandais établis à Surate, évalués à environ vingt-quatre millions.

Une conduite si odieuse ne pouvait demeurer impunie. L'empereur Azungzibe envoya, en 1688, une armée assiéger Bombay. Le gouverneur lui adressa trois députés, qui se présentèrent devant lui les mains liées, et se prosternèrent à ses pieds pour implorer sa clémence. Azungzibe leur pardonna, à condition qu'ils dédommageraient les Hollandais des pertes que leur brigandage leur avait fait éprouver, et sur leur promesse, il renouvela leurs priviléges.

Pendant qu'il en était ainsi dans l'Inde, le régime de la compagnie en Angleterre n'offrait qu'un tissu de fraudes et de malversations, qui enfin fixèrent l'attention du Parlement, et la plupart des ministres du roi se trouvèrent compromis par les recherches ordonnées par la Chambre des communes.

Pour sauver les coupables, et peut-être pour se mettre lui-même à l'abri, Guillaume III fut obligé de dissoudre le Parlement qui avait provoqué la mise en accusation des membres responsables de la compagnie.

Ceci se passait en 1695. Trois ans après, Guillaume créa une nouvelle société, sans cependant abolir l'ancienne. Cette société prêta au roi quarante-huit millions (somme énorme pour l'époque), à la condition que les intérêts de cette somme lui seraient payés à raison de huit pour cent : ainsi Guillaume se trouva obligé de faire à la compagnie un revenu annuel de trois cent quatre-vingt-quatre mille livres.

Ces deux sociétés se tyrannisèrent d'abord avec un acharnement qui menaçait de les ruiner l'une et l'autre; mais enfin, comprenant mieux leurs intérêts réciproques, elles se réunirent en 1702, quatre ans après la création de la dernière.

En 1708, la reine Anne accorda une nouvelle Charte à ces deux compagnies réunies, moyennant un nouveau prêt de vingt-huit millions huit cent mille livres, à cinq pour cent, et la réduction de l'intérêt des quarante-huit premiers millions, de huit aussi à cinq pour cent. Enfin, le traité d'Utrecht, en donnant la paix à l'Europe, lui permit d'étendre ses opérations, et la mit à même d'obtenir des succès moins éphemères que les premiers.

En 1730, le gouvernement renouvela pour trente-trois ans les priviléges de la compagnie; cette fois, ce ne fut plus un prêt que l'on exigea d'elle, mais bien un don gratuit de quatre millions et la réduction de cinq à trois pour cent de l'intérêt des soixante-seize millions, qu'elle avait précédemment prêtés.

Malgré le prix exorbitant qu'elle fut obligée d'acheter chaque renouvellement de privilége, ou toute autre faveur dont elle avait besoin, les bénéfices qu'elle fit jusqu'en 1744, en continuant tranquillement son système d'opérations mercantiles, sont incalculables.

La guerre qui éclata alors entre la France et l'Angleterre, et qui s'étendit jusque dans l'Inde, vint encore une fois interrompre le cours des opérations commerciales de ces compagnies; nous verrons bientôt quelle part eurent les Français à ces événemens qui interrompirent toutes les communications, et bouleversèrent les spéculations les plus importantes comme les plus sagement combinées [1].

L. Lefèvre.

LE

Mont-Saint-Michel.

I.

Il est des noms qui soulèvent tant de souvenirs terribles, qu'ils ne s'offrent jamais à l'imagination qu'entourés d'une sorte de terreur superstitieuse. La fatalité semble avoir combiné leur destinée de manière à combler, par des catastrophes naturelles, les vides qu'eussent pu laisser, dans leur action dramatique, les crimes et les vices des hommes.

Le Mont-Saint-Michel est un de ces noms-là.

Etrange nature que ce pilastre de rochers rougeâtres et nus, ossement d'un monde détruit, debout dans ces grèves comme un souvenir de malheur qui survit seul à une existence oubliée!

Etrange edifice que cette sombre masse de bâ-

[1] Voir la suite, tome II, page 8.

Digitized by Google

Digitized by Google

timens, que chaque siècle, en passant, a scellés de sa tyrannie, a noircis de son ombre; où chaque phase de civilisation résume par son empreinte tout ce que notre histoire offre de plus sinistre et de plus odieux.

Roche druidique aux jours anciens, les mythes de *Bélénus* ouvrent, par un baptême de sang, cette néfaste destinée.

Plus tard, les sombres passions du cloître remplacent la férocité religieuse.

Plus tard, le haubert et le froc y unissent leur double despotisme.

Plus tard, la tyrannie trouvant ses grèves assez infranchissables, ses murs assez élevés, ses *in pace* assez profonds, pour y ensevelir ses haines et ses vengeances, le Mont-Saint-Michel devint pour elle un juste milieu entre les cachots et la tombe.

Plus tard, les prisons d'état détruites, sur les ruines de cette Bastille on intronise Bicêtre.

Il ne manquait plus, pour clore dignement son histoire, que de lui faire cumuler ces deux titres.

Son histoire est complète.

II.

C'est dans la petite baie, crique aux eaux basses et pâles, formée par la réunion des côtes de la Normandie et de la Bretagne, que s'élève le Mont-Saint-Michel. — Le roc qui lui sert de première assise est un îlot d'une nature granitique, dont une vaste plaine de sables mouvans rend l'abord toujours dangereux. La pointe de *Moindrey*, partie du rivage la plus voisine, en est encore séparée par une demi-lieue de grèves, où il serait imprudent de se hasarder sans guide.

Deux fois chaque jour le flot, envahissant cette plane étendue de marne, y roule sa barre avec une rapidité contre laquelle on lutterait difficilement dans les jours de grandes eaux. Le roc se trouve alors isolé dans une nappe de mer dont les lames, en roulant sur la vase, ont changé la couleur verte contre une teinte grisâtre.

La violence avec laquelle ces grèves se trouvent envahies a fixé l'attention des naturalistes et des géographes. Le gisement de ces côtes plates, et les canaux ouverts qu'offrent aux flots les lits du *Quesnon* et de la *Scée*, ont résolu, par des considérations locales, cette apparente anomalie.

Il est d'ailleurs peu de côtes où la marée s'élève aussi haut que sur cette partie de notre littoral. Ce phénomène trouve son explication dans la conformation du bassin de la Manche.

Le flux, poussé par l'action planétaire dans ce *pas*, se trouvant repercuté par les falaises du rivage anglais, doit nécessairement se porter sur l'autre bord de tout le poids de ses eaux.

De là peut être encore les envahissemens que fait constamment la mer sur les rives de cette baie.

III.

L'aspect de tout ce pays est, au premier coup d'œil, morne et sauvage. Peu d'arbres croissent sur les côtes que bordent, dans beaucoup d'endroits, des dunes arides.

L'air vif et les émanations salines que soufflent les brises de mer brûlent et appauvrissent la végétation. Des champs de blé et des pâturages de luzerne y décèlent seuls la vigueur du terroir; mais c'est surtout la vue des grèves qui attriste par sa monotone nudité.

La *tanque* dont est formé le sol étend partout sa couleur blafarde. Aucun récif, aucun roc, aucune plante ne viennent rompre cette uniformité de tons, où l'œil cherche vainement quelque objet sur lequel puisse se reposer le regard.

Ce n'est que dans les parties les plus voisines du littoral que l'on trouve ces champs de *chiendent* nain où paissent des troupeaux d'oies domestiques, et ces herbiers de *christe-marine* au milieu desquels viennent souvent se reposer ou s'ébattre des volées d'oiseaux de mer [1].

Cependant, que les regards se détachent de cette espèce de steppe, pour embrasser tous les mouvemens de terrain, tous les accidens de paysage dont cette rive abonde, ce site prend, dans sa sauvagerie, une fermeté, une hardiesse, un caractère de grandeur qui rappelle les plus admirables conceptions de *Salvator-Rosa*.

Au sud, les côtes basses et vaporeuses de l'Ille-et-Vilaine rampent à l'horizon comme un petit ourlet de nuages.

A l'ouest, ce sont Pontorson, la bretonne et la coquette Avranches, dont les vertes collines descendent en pente douce vers la mer.

Au nord, Carolles et Champeaux, avec leurs falaises abruptes et leurs *mielles* arides [2].

Puis, pour dernier plan, au couchant, la mer sans cesse sillonnée par les bateaux huîtriers de Cancale et de Granville.

Pour centre enfin à ce tableau, Tombelaine, pauvre îlot couvert de débris, étendu dans ces grèves comme un dromadaire fatigué, couché les

[1] Les oiseaux marins les plus communs dans cette baie sont : les *bouriques*, les *courlieux*, les *pluviers gris* ou *dorés*, les *mauves* au plumage blanc comme l'écume des lames, les *cormorans*, dont les courtes pattes à larges palmes révèlent les habitudes et les goûts. Les *herons* et les *cormorans* y sont assez rares; on y en voit cependant d'isolés. Durant les hivers, et surtout les hivers rigoureux, l'air y est constamment sillonné de *volers* de canards et d'oies sauvages, au milieu desquels on distingue quelquefois des cygnes égarés. Tous ces oiseaux affectionnent le bas de l'eau; s'ils viennent dans les parties de la grève voisine du rivage, ce n'est presque toujours qu'isolément, à moins pourtant qu'ils n'y soient refoulés par les tempêtes.

[2] On désigne sous le nom de *mielle* les terrains sablonneux et stériles qui se trouvent sur ces côtes, entre la grève et les champs cultivés; elles sont généralement couvertes d'une herbe très-rase et mêlée de serpolet rampant. Les agneaux qu'elles nourrissent sont préférés par les gourmets à tous autres prés-salés, et à l'agneau même des Ardennes.

naseaux dans le sable; et auprès le Mont-Saint-Michel, dont la pyramide se détache en silhouette sur le fond éblouissant des flots et du ciel.

IV.

Assis sur une base de 9,000 mètres de circonférence, cette espèce d'îlot s'élève de 50 mètres au-dessus du niveau des grèves. La couleur rougeâtre et livide de ses rochers lui donne un aspect lugubre, que complète bien la masse irrégulière et noire de ses bâtimens.

Le côté le plus désolé est celui du couchant. Le mont et le moutier ne semblent y former qu'une ruine.

C'est un amas de rochers où volent, de pointes en pointes, des *culs-blancs* et des *alcyons*. Dans les anfractuosités et les fissures broussaillent de grandes herbes, des fenouils, de la ciguë au tronc maculé, et par endroits, quelques touffes de ces *armelis* rouges, jolis petits œillets, si communs sur tous les autres points du roc et des murs.

Au-dessus semblent chanceler les remparts lézardés de la vieille abbaye.

Vu du nord, tout change : c'est bien encore le sombre édifice, mais la nature et le monument reprennent de la grandeur et de la vie sous leur aspect sévère.

Il y a quelque chose qui étonne dans ce socle de granit, qu'une foule de plantes et d'arbustes revêtent de leur verdure foncée, et d'où s'élance hardiment le château, dont la hauteur semble s'appuyer sur ses piliers et ses jambages pour résister à la longue action des vents du nord.

Que l'on s'avance alors de quelque distance dans la grève, pour que l'œil puisse saisir l'ensemble du monument, son faîte, avec ses frêles aiguilles et ses tourelles déchiquetées, se profile si léger dans l'air, qu'il rappelle, par son style excellent, les plus belles silhouettes de nos édifices gothiques : le sommet seul en rompt l'harmonie; les bras maigres et tordus d'un télégraphe remplacent mal, sur cette tour découronnée, le poétique campanille à jour où planait autrefois la statue dorée de saint Michel.

Vers l'est, le grandiose disparaît pour laisser toute place au pittoresque.

L'abbaye, dominant de ce côté une foule de maisonnettes qui s'épaulent et se superposent, semble le couronnement de cet amas de bâtisses, dont les jardinets, frais de la verdure seule de leurs figuiers célèbres[1], étendent leur terrain stérile vers le sud.

[1] Il n'est aucun endroit en France où la figue acquière une saveur plus exquise que dans les petits jardins cultivés sur le versant sud du Mont-Saint-Michel; les sels de l'air maritime, et la réverbération du soleil par les rochers et les murailles du château, leur donnent, sur ces légères couches d'humus, un goût que leur communiquent rarement les climats méridionaux; mais ces fruits et les oignons sont les seuls végétaux que l'on puisse cultiver dans ce terrain.

Cette confusion de toitures et de murailles se divise pourtant, dès le premier aspect, en deux parties bien distinctes : la ville d'abord, et au-dessus le château.

V.

Deux rangées de maisons chétives, nues, accroupies des deux côtés d'une rue étroite qui se tord aux flancs du rocher depuis les deux cours, entrée du rempart, jusqu'à la porte de l'abbaye, forment la ville, car c'est ainsi que les habitans nomment cette pauvre bourgade.

L'aspect de ces masures est misérable. Bien que la pierre abonde sur les lieux, le prix élevé de la chaux fait entrer pour beaucoup le bois dans leur construction. La plupart sont couvertes d'essence de hêtre qui, en se noircissant à la pluie, étendent sur l'ensemble des toitures une teinte sinistre.

La rue est sombre et malpropre; le ruisseau noir, et défoncé par endroits, exhale une odeur fétide, aux heures surtout où les rayons du soleil tombent lourds et chauds sur les pavés.

La chemise de muraille qui enveloppe la ville jette seule sur son ensemble quelque poésie, — poésie désolée comme celle des ruines.

Ces murs, d'un granit jaunâtre, flanqués de distance en distance de fortes tours, sont couronnés d'une frise de machicoulis dans toute leur longueur. Bien que l'architecture, celle des donjons surtout, ne soit pas sans lourdeur, le style général est d'une âpre et noble simplicité; ces restes, bien conservés, révèlent la force et l'importance que son mantellement et sa position donnaient jadis à cette place.

VI.

Les habitans se divisent, par leur caractère comme par leur profession, en deux classes, que distinguent dès l'abord leur costume et leur physionomie.

Les pêcheurs, population indigente, dont les journées s'écoulent au milieu de ces grèves dans un travail dur et stérile, forment un type complètement en dehors de notre civilisation et de nos mœurs. Comme leurs costumes, leurs physionomies ont cette originalité qui caractérise ceux de tous les habitans primitifs des côtes.

Ce n'est point, comme la mise du bas Breton, la jaquette et les couleurs tranchées du klepte et des lazzaroni; c'est quelque chose de propre à eux, de plus national, quelque chose qui va bien avec notre mer houleuse, nos côtes âpres, notre ciel de brume.

A les voir la figure hâlée par les vents salins et la réverbération du soleil sur le sable; — les hommes, la tête couverte d'un méchant feutre

Digitized by Google

usé ou d'un gros bonnet de laine, le pantalon relevé jusqu'aux genoux, une devancière d'étoffe couleur sombre attachée sur leurs épaules, comme le manteau blanc sur celles des Bédouins; — les femmes, la tête couverte de ces devancières, comme le front d'une Espagnole d'une mantille de dentelle noire, et leurs courts jupons de *droillet*, laissant voir nues leurs jambes rougies par l'eau de mer; — l'homme, enfin, le dos chargé d'une hotte d'osier; la femme ayant pour ceinture quelques petits filets qu'ils doivent l'un et l'autre rapporter pleins de poissons ou de coquillages [1], on dirait presque une tribu de pêcheurs celtiques.

Habitués à cette vie de privations et de fatigues, luttant sans cesse avec la mer à laquelle ils disputent continuellement leur nourriture, la vie morale de ces malheureux ne semble pas s'élancer au-delà de leurs besoins de chaque jour.

Il y a cependant sous cette enveloppe brute une sève puissante, il y a une forte énergie de sentiment dans ces âmes que notre civilisation semble avoir oubliées dans leur barbarie, et que paraît avoir usées le frottement continuel de la misère. Qu'un malheureux en danger crie : *Assistance!* quel que soit le péril, ils n'écoutent que leur dévoûment et volent à son secours.

Il en est différemment de la partie commerçante des Montois. Vivant pour la plupart de leurs relations avec les voyageurs que la curiosité ou de politiques sympathies appellent sur les lieux, ils les hébergent et leur vendent, le plus cherement possible, les objets travaillés qu'ils achètent à vil prix aux détenus. L'avidité et la ruse forment les traits distinctifs de leur caractère.

VII.

C'est du côté où le château regarde la ville que s'ouvre son entrée.

Il est peu de morceaux d'architecture dont l'aspect excite un plus profond sentiment de terreur que cette embrasure de voûte protégée par deux tours à créneaux qui la dominent de leur culasse en saillie.

En suivant de l'œil cet escalier de granit, dont les marches montent, fuient et se perdent dans l'ombre, on sent un effroi involontaire vous saisir. Comme les souvenirs vous assiégent en foule! Que d'innocentes victimes, chargées de fers, pour qui ce seuil fatal fut celui de la tombe! — Et libres, vous ne le franchissez qu'avec terreur.

Le feu du ciel et les ravages de la guerre ont ruiné plusieurs fois cet édifice. Les plus anciens bâtimens que l'on voit aujourd'hui remontent à peine au dixième siècle; les autres ont été bâtis à des époques différentes, selon le goût et les facultés pécuniaires des moines.

De là les irrégularités dont le temps n'a pu effacer les incohérences dans la teinte sombre dont il a noirci l'édifice. Toutes ces parties diverses ont, malgré les dégradations naturelles et le vandalisme du badigeonnage, conservé assez fidèlement le caractère de leur époque et le cachet de leur destination, pour que l'antiquaire pût, rien qu'à leur aspect, retracer les chroniques de ce vieux monument.

Etudié sous son aspect architectonique, cet édifice offre des parties d'une perfection admirable.

La basilique, c'est ainsi que nomme la chapelle un de nos chroniqueurs, est un monument dont le caractère chronologique se perd au premier abord dans le mélange des styles.

Sa nef tient évidemment au roman du onzième siècle, par le caractère presque cintrique de sa voûte et un peu massif de ses piliers; ces faisceaux de colonnettes, qui, empruntant leur hardiesse à la ténuité de chacune d'elles, leur prêtent la grâce de l'ensemble, supportent avec grandeur et majesté, sur leur quatre rangées d'arceaux, cette triple voûte à nervures.

A la grâce svelte du chœur on reconnaît l'art d'une époque moins reculée; c'est celui du quinzième siècle dans toute sa magnificence et sa légèreté; la religion et la poésie débordent partout de cet hymne de pierre. Sous ces colonnes s'élançant avec tant de souplesse en voussures ogiviques, devant ces galeries si élégamment osées, ces hautes fenêtres, dont les dentelles de granit sont restées veuves de leurs flamboyans vitraux, on ne peut qu'admirer et prier.

Les galeries souterraines sur lesquelles s'élève cette église renferment une pièce dont les piliers épais et la voûte en plein cintre ont un caractère de force que peu de monumens du onzième siècle offrent avec autant de grandeur.

La salle des chevaliers est d'une architecture plus unitaire : c'est celle du douzième siècle, architecture transitoriale du roman au gothique, ou, par les croisades, l'art commença à s'orientaliser. La colonne s'élance, l'ogive s'élève, les détails s'épurent; si l'ensemble conserve quelque lourdeur, il a la noblesse, la force et la simplicité qui matérialisent bien le caractère de cette époque de chevalerie guerrière.

Au-dessus de cette pièce s'élève le cloître.

Rien de gracieux et d'élégant comme cette galerie quadrilatérale, dont le centre est une aire de plomb de 5,400 pieds carrés.

Un triple rang de colonnettes, frêles, élancées, toutes du style le plus parfait, supporte les quatre belles voûtes, dont les ogives empruntent une partie de leur grâce à la finesse des nervures. Leurs fûts, hauts de 4 pieds sur 6 pouces de dia-

[1] La pêche la plus abondante et à laquelle se livrent uniquement les femmes est celle des *coques*, coquillage bivalve, d'une consistance aqueuse, mais d'un goût savoureux lorsqu'on la fait ouvrir à l'action du feu. Sa forme est ronde, et de la grosseur à peu près de la moule. Les *plies*, les *soles* et les *mulets* abondent également dans cette baie, où l'on pêche des *bars* et des *saumons* magnifiques.

Digitized by Google

mètre, sont formés d'un stuc de coquillages broyés et en marbre-granitelle; des feuilles de chêne et d'acanthe se combinent, avec une merveilleuse variété, pour en former les chapiteaux.

Ce monument appartient au gothique du treizième siècle; le quinzième siècle n'est point venu grêler la colonne, pour lui donner plus d'élancement. L'art a toute sa hardiesse sans étiolement et sans maigreur; ses lignes s'étendent avec aisance, ses arcs se courbent avec flexibilité. L'architecture s'est épanouie dans toute la richesse du génie chrétien.

Bien que dans ce morceau le peu d'élévation des arceaux nuise à l'effet général, l'ensemble en est encore si harmonieux, d'une verve si puissante, si lyrique, les détails d'une telle excellence de goût et d'exécution, qu'il transporte le poète et étonne l'artiste.

On dirait, au nombre et à la légèreté de tous ces jets de granit, de marbre et de tuf, à tous ces prodiges d'habileté, de patience et d'art, que l'homme a voulu suppléer, par une forêt de pierres, à la végétation rachitique de ce rocher.

Sous l'impression profonde qu'imprime ce ravissant édifice, on aime, pour compléter l'orientalisme de cette architecture aérienne, à couvrir ces plombs des arbustes et des fleurs dont les couleurs et les parfums répandaient jadis sur ces galeries monacales l'aspect voluptueux d'un kiosque.

VIII.

Telles étaient les grandes parties féodales et monastiques de cette abbaye, dont la chaux et le mortier ont voilé les poétiques merveilles.

Les aménagemens d'une destination plus triste ont profané dans ces lieux la sainteté de l'art et la consécration de l'histoire. Le bruit des ateliers de détenus retentit dans ces galeries, dont les échos jadis ne répétaient que des psalmodies religieuses et des chants bachiques.

La douleur a débordé, des *in pace* et des culs de basse-fosse où gémissaient autrefois les victimes de la tyrannie, jusque dans le séjour qu'habitaient les religieux oppresseurs et les pieux geôliers.

Sous les dortoirs où dormaient les religieux, sous les réfectoires où ils prenaient leur frugal repas, s'étendaient et s'étendent encore d'autres édifices, asiles d'angoisses : cachots, souterrains, oubliettes; lieux terribles, dont pour chaque captif la porte ne s'ouvrait qu'une fois; — tombeaux où le désespoir rongeait un cœur avant que les vers dévorassent un cadavre.

Chaque voyageur se fait montrer, lorsqu'il lui est permis de pénétrer dans le château abbatial, le caveau où se trouvait cette cage de bois dans laquelle furent enfermés plusieurs prisonniers d'état. Tous parcourent avec curiosité et avec horreur ce labyrinthe de galeries suintantes et sombres, dont les conduits n'aboutissent qu'à des cachots: les *caves des doubles grilles*, dont les barreaux de fer sont rongés par le temps et l'humidité; la *fosse de la trappe*, où l'on ne descend que par une échelle de cordes, et tant d'autres, sans nom, sortes de puits infects où pourrissaient les chairs et se rouillaient les os.

Tous ces souterrains sont d'un aspect qui serre le cœur. L'eau saumâtre que pleurent ces granits, extraits des rochers de la côte, nourrit sur les parois une mousse verdâtre, ou y développe des cristallisations de salpêtre qui semblent ronger ces pierres à moitié oxidées par l'action du temps.

Il faut avoir frissonné dans leur atmosphère froide et humide pour s'imaginer l'impression que l'on ressent dans ces caveaux.

IX.

Les premiers temps de notre histoire sont enveloppés d'une obscurité si épaisse, que les inductions, fruits de longues et laborieuses études, peuvent à peine y jeter quelques lueurs.

Sur tous nos faits domestiques, dans ces époques, la chronique est silencieuse. Les druides, ainsi que les mages et les philosophes de la Grèce, Lycurgue, Pythagore, Socrate, Talès, confiaient leurs enseignemens à la mémoire de leurs adeptes [1].

Ces traditions se sont évanouies à travers les temps comme les chants de nos bardes, ces autres monumens de ces âges inconnus. De cette ère de civilisation il ne nous est resté que la page muette des *dolmens*.

C'est à la conquête romaine que se nouent les premières données de l'histoire, encore n'est-ce qu'en se heurtant contre des généralités que les présomptions et les analogies peuvent en faire jaillir quelque lumière sur les différens points de cette période. La grande division territoriale à laquelle nous devons rattacher le roc dont nous résumons les chroniques a été elle-même et reste encore un sujet de discussion pour les historiens et les savans.

Cependant, pour peu que l'on veuille étudier comparativement les divers documens qui nous restent sur ces régions, on voit cette question se dénouer d'elle-même.

La Gaule celtique comprenait, d'après Jules César, toute la contrée qu'enserrent la Garonne, la Seine et la Marne.

Auguste en démembra plus tard les pays compris entre la Garonne et la Loire; l'autre partie

[1] Strabon. *lib.* IV, *c.* 4.
Diodore de Sicile, *l.* V, *c.* 9.
Ammien Marcellin, *l.* XV, *c.* 9.
Posidonius, *l.* 1.
Athénée, *l.* VI, *c.* 13.
Pomponius Mela, *l.* III, *c.* 13.
Lucs, *l.* IV.
Pelontier, *Histoire des Celtes.*

Digitized by Google

de l'ancienne Celtique prit le nom de Gaule lyonnaise.

Cette nouvelle province s'étendait ainsi de l'ouest à l'est : ses limites, partant de l'Ocean, suivaient au midi les sinuosités de la Loire, pour aller joindre le Rhône au-dessous de Lyon ; de là, remontant à la source de ce fleuve, elles descendaient avec le Rhin qu'elles quittaient à Bâle, pour suivre la partie méridionale des Vosges, le cours de la Marne et de la Seine, et aller s'appuyer à la mer, embrassant ainsi les *Meldi*, les *Veliocasses*, les *Caleti*, etc., peuples de la Brie, du Vexin, du pays de Caux, etc. [1].

Le mont *Belenus* faisait donc partie de cette contrée.

Les Romains, maîtres de ce point, substituèrent au nom du dieu vaincu celui du souverain de leurs dieux ; ils consacrèrent ce mont à Jupiter, sous l'appellation de *mons Jovis*, qui, en se vulgarisant, se changea en *mont Jou*, dans le langage du pays.

Toutes les études archéologiques portent à penser que *Belenus* n'était, comme le Baal des Israélites, le *Belus* des Assyriens, que la deification du soleil [2].

Les rapports fondamentaux de la philosophie religieuse des druides avec les doctrines des prêtres et des sages d'Orient ne donnent point seuls de la gravité à cette thèse, que viennent étayer de nombreuses similitudes dans leurs rites ; mais l'étude des mœurs germaniques et scythes révèle les traces qu'y a laissées cette théogonie, en passant de l'Orient dans les Gaules.

X.

Le mont *Belenus* s'élevait anciennement au milieu d'une épaisse forêt [3], dont les halliers, s'étendant sur toute cette plaine envahie par la mer, allaient toucher Coutances [4], après avoir longé la chaîne de montagnes dont la crête a, depuis, formé des îlots [5].

L'isolement et l'élévation de ce lieu durent, dès les temps les plus reculés, l'offrir aux druides comme un des lieux les plus favorables à leurs rites ; aussi fut-il occupé par un collége de six prêtresses jusqu'après la conquête romaine.

Quelques écrivains modernes ont contesté le caractère authentique d'une tradition que l'autorité de Strabon et de Pomponius Mela, sur les druidesses des îlots armoricains, eût dû soustraire à la contradiction d'opinions individuelles.

D'après Deric et Saint-Foix, les marins des côtes celtiques ne commençaient jamais une expédition importante sans faire acheter aux druidesses du mont *Belenus* des flèches merveilleuses, qui, jetées dans les flots par le plus jeune des matelots de l'équipage, avaient le pouvoir de calmer la tempête.

Dès que le navire était de retour, le jeune marin retournait, au nom de l'équipage, offrir des présens aux vierges prêtresses, qui le renvoyaient ses vêtemens parés de coquillages, et, selon les suppositions de quelques naïves chroniques, comblé de plus douces faveurs.

Tout le temps où cette province, soumise par César, fit partie du grand empire, nul événement ne jeta d'importance historique sur cette montagne.

Vers la fin du quatrième siècle seulement le christianisme fit de cette contrée un lieu de retraite pour ses solitaires et ses néophytes ; les apôtres chrétiens venaient s'y préparer, par la méditation et le recueillement, à évangéliser les populations voisines ; aussi d'anciens livres de piété nomment-ils ce pays une pépinière de saints.

Paër, évêque d'Avranches, réunit dans la suite, sous une seule règle, les ermites qui s'étaient construit de petites cases sur le mont Jou et le morne voisin. Cette communauté, que saint Aubert régularisa en 709, prit le nom de *Monasterium ad duas tumbas*.

Ici les miracles et les mystères, dont toute religion entoure son origine, viennent jeter sur la sévérité des faits la poésie de leurs traditions.

D'abord c'est un loup qui porte les alimens précaires que le curé de Beauvoir [6] envoie aux ermites ; et, plus tard, comme si ce n'était pas un assez imposant prodige que les bases de cet immense édifice jetées sur la cime d'un rocher, il faut qu'un archange descende du ciel pour ordonner à l'évêque Aubert de lui bâtir un monument sur ce roc.

Nous, à qui notre caractère d'historien fait de la recherche de la vérité un devoir, abandonnant au poète les merveilles des chroniques, nous nous efforcerons de dépouiller les faits de leur voile religieux.

[1] La description que Strabon donne de cette contrée n'est pas exacte ; le territoire qu'il attribue aux Belgæ est beaucoup plus vaste que celui qu'ils occupaient. La cause de son erreur est facile à reconnaître. Après avoir placé la Celtique dans la Gaule narbonnaise, il est bien forcé d'étendre la Belgique jusqu'aux pays armoricains.

[2] *V.* Encyclopédie, et surtout Elias Schedius, *de Diis Germanis*, et J. G. Vossius, *de Origine et Progressibus idololatriæ*.

[3] Voyez l'abbé, Nouvelle bibliothèque des manuscrits ; *Chronicon*, *ab anno* 421 *ad* 1056 *p. Ann.* ; *actad chronicon*, *ab anno* 506 *ad* 1151 ; *Gallia christiana* ; *Neustria pia* ; Vie de saint Paër, le P. Malbrancq, Sigebert, J. Aug. de Thou, Gisbert, de Roque, Max, Raoul, etc.

[4] Ogée, *Dictionnaire historique et géog.*

[5] Les îlots de Chausey.

[6] *Cibos et alimenta solebat illis mittere parochus. Eo succisæ ferendæ assuevere oxanus qui tandem præda factus est lupus ; divina providentia id officii exhibere coactus fuit.* — Neustria pia.

Un curé avait coutume de leur envoyer leur nourriture. L'âne qui avait habitué à remplir cette mission ayant été dévoré par un loup, la divine Providence força le loup à remplir cet office.

Digitized by Google

XI.

Ce fut dans la troisième année du règne de Childebert, qu'Aubert, douzième évêque d'Avranches, long-temps retenu par les difficultés, résolut enfin de fonder un monastère régulier sur le mont Jou.

L'aplanissement du rocher offrit un travail dont la longueur et la durée décourageaient les paysans et les moines, lorsqu'un certain Barrion, arrivant avec ses douze fils, triompha des difficultés qui avaient arrêté les autres travailleurs.

Cette esplanade reçut les fondemens d'une église et des cellules qui remplacèrent les misérables cabanes qu'habitaient auparavant les solitaires. Douze chanoines de la cathédrale d'Avranches y furent placés par Aubert.

Pendant que les travaux s'exécutaient avec ardeur, l'évêque envoya trois clercs pour chercher les reliques[1] que conservaient les religieux du mont Gargan. Ces envoyés furent fort étonnés, lorsqu'au retour de ce long voyage, ayant atteint les hauteurs de Beauvoir, ils aperçurent le mont qu'ils avaient laissé à leur départ entouré d'une campagne boisée, élevant au-dessus de la mer son plateau couronné d'édifices.

XII.

Bien que la date de cette submersion puisse être contestée, l'unanimité des témoignages sur laquelle en repose le fait lui donnerait encore un caractère d'authenticité qui écraserait toute discussion historique, lors même que le renouvellement d'accidens analogues ne viendrait pas continuellement sur cette plage appuyer ce récit traditionnel par sa grave argumentation.

Pour les causes de ces déluges partiels, la science est encore réduite à les chercher. Sans cesse interrogée sur les secrets de ses mystères, la nature n'en laisse que rarement tomber les mots, et le mot de celui-ci, elle ne l'a pas donné encore.

Cependant l'histoire naturelle est parvenue, par l'étude des faits isolés, à former un faisceau de documens sur lequel pourra reposer un jour la solution de ce problème.

Ces relais, dont la Méditerranée ensable les rivages méridionaux de l'Europe; les sédimens que l'Atlantique assole continuellement aux rives orientales de l'Amérique du sud, ne se lieraient-ils pas, dans un vaste système d'actions et de réactions, aux conquêtes que la mer fait sur d'autres bords?

Ne pourrait-on pas expliquer un jour par cette théorie la destruction de cette grande île de l'Océan occidental dont parle Platon, d'après l'assurance des prêtres égyptiens?

Quoi qu'il en soit, la science, jusqu'ici impuissante à combiner et harmoniser tous ces accidens, s'est efforcée de les expliquer en les isolant les uns des autres. Nous ne pensons point qu'aucune des solutions données soit complète.

Nous ne pouvons admettre, comme M. Maximilien Raoul s'efforce de l'établir dans ses belles études historiques sur le Mont-Saint-Michel, que cette invasion de la mer soit uniquement le résultat d'une marée équinoxiale favorisée par une tempête.

Si telle eût été sa cause, la submersion n'eût été que momentanée; le vent tombant, la mer fût rentrée dans son lit : *cessante causâ, cessat effectus;* et la rive lui eût de nouveau opposé sa digue naturelle. Des faits identiques confirment chaque jour cette remarque.

Les systèmes cosmogoniques sur lesquels Deluc, Saussure, Dolmius, et le philosophe allemand Silberschlag basent leurs suppositions antédiluviennes, ne peuvent offrir une explication plus satisfaisante.

L'étude géologique des lieux établit, d'une manière plus naturelle que par des affaissemens de sol, quelles ont dû être les causes de cette catastrophe.

L'action lente mais continuelle de la mer contre ces rives de sables ayant insensiblement rongé cette barrière, une marée ou une tempête lui aura suffi pour en briser et en emporter les restes; le flot aura alors envahi les bas terrains qu'elles protégeaient, et qui, par leur renversement, lui sont depuis restés ouverts[1].

FULGENCE-GIRARD.

Calais

Calais, ville maritime, située sur l'angle le plus saillant du détroit qui porte son nom, a dû longtemps sa seule importance à sa proximité de l'Angleterre, qui en fait le lieu de passage presque continuel des Anglais et autres étrangers, avant que de vastes travaux entrepris dans le but d'agrandir son port et d'en augmenter la sécurité soient venus lui donner une importance commerciale, bien supérieure à celle des autres petits ports de la Manche.

Plusieurs historiens ont écrit sur l'origine de Calais, qui est néanmoins restée jusqu'ici fort obscure. On s'accorde cependant à reconnaître qu'elle remonte à la plus haute antiquité.

Ce fut sous le règne de Philippe-Auguste que la ville de Calais commença à acquérir quelque célébrité; devenue plus tard le lieu principal

[1] *Allata est pars rubei pallioli quod archangelus super altare reliquerat, cum parte marmoris super quod steterat.* — Gallia Christiana.

Ils apportèrent une partie du manteau rouge que l'archange avait laissé sur l'autel et une partie du marbre sur equel il s'était tenu debout.

[1] La suite au 4e volume, pages 86 et 213.

tized by Google

FRANCE MARITIME

L. Garneray del. Rouargue sculp.

T. 1er Page 164

Calais

Paris. Imp. Chardon Ste & fils, r. Racine, 3

Digitized by Google

d'embarquement pour l'Angleterre, elle prit chaque jour de nouveaux accroissemens, et ses expéditions maritimes, son commerce y attirèrent, au moyen âge, une nombreuse population. On la réunit alors au comté de Boulogne. En 1303, Philippe le Bel en augmenta les fortifications et y équipa un nombre assez considérable de vaisseaux. En 1346, Édouard III, vainqueur à Crécy, fit le siége de Calais, si célèbre dans nos annales par le dévoûment patriotique d'Eustache de Saint-Pierre et de six de ses compagnons, et s'en rendit maître. Rendue à la France en 1558, Calais tomba au pouvoir des Espagnols pendant les guerres de la Ligue, et rentra enfin sous la domination française en 1598 par le traité de Vervins; depuis lors elle n'a cessé d'appartenir à la France.

C'est entre Guines, située à une faible distance de Calais et le village d'Andres, qu'a eu lieu, au XVIe siècle, la fameuse entrevue de François Ier et de Henri VIII d'Angleterre, au champ du Drap d'or, ainsi nommé à cause de la magnificence qu'on déploya dans cette journée.

La paix de 1814 a rendu à Calais tous ses avantages, et cette ville a pris l'aspect le plus animé. Il est en effet peu de villes sur tout le littoral de la Manche qui puissent lui être comparées pour la régularité des rues, l'élégance des constructions et les nombreux établissemens d'utilité publique qu'elle renferme. Quelques-uns de ses monuments anciens lui donnent un caractère artistique qui fixe l'attention de tous les voyageurs, tandis que ses fortifications et sa forte citadelle en font une place de guerre importante. Ses remparts plantés de beaux arbres offrent une promenade fort agréable, surtout en été. Sur la place d'Armes, de forme oblongue et située au centre de la ville, s'élève la tour du Guet, objet de longues études et le texte de dissertations archéologiques les plus hypothétiques et les plus obscures. Au sommet de cette tour est placé un phare dont la portée est de 18 milles marins. On remarque aussi l'hôtel de ville, dont la tour carrée, construite au XIIIe siècle, est surmontée d'une flèche à jour, en charpente, terminée par une couronne royale, qui rappelle, par l'élégance et la légèreté de son style, les productions les plus délicates de l'art gothique. L'église paroissiale Notre-Dame-de-Bon-Secours, élevée par les Anglais lorsqu'ils occupaient encore Calais, est un assez beau monument du moyen âge; le retable du maître autel est particulièrement remarquable; il est entièrement construit en marbre de Gênes provenant d'un navire génois échoué sur la côte. La beauté de ce magnifique ouvrage est encore relevée par les colonnes de jaspe et les bas-reliefs en albâtre qui ornent le tabernacle. Les amateurs de peinture trouveront dans le tableau placé au-dessus de l'autel un sujet digne de toute leur admiration; il est dû au pinceau de Gérard Séghers, né à Anvers en 1592.

Un musée d'histoire naturelle, où se trouvent déposés plusieurs tableaux originaux parmi lesquels on peut citer *la Fête de la Confédération*, par Thévenard; *l'Apothéose de Du Belloy*, par Fragonard; le portrait d'un des apôtres qu'on attribue à Dominiquin; une société philharmonique, une société d'agriculture, des sciences et arts, aux membres de laquelle on doit des morceaux pleins d'érudition sur l'histoire locale; un établissement de bains de mer, un spectable sédentaire, une école de navigation, une bibliothèque publique, des hôtels magnifiques et qui jouissent d'une renommée presque européenne; un air sain qui y règne constamment, telles sont les causes qui font de Calais une ville d'un séjour agréable, fréquentée chaque année par de nombreux étrangers.

Calais se divise aujourd'hui en deux parties bien distinctes; la ville proprement dite dont on vient de donner une idée, et Courgain qui, comme le Pollet de Dieppe, est uniquement habité par les matelots et les pêcheurs; car il se fait à Calais, comme à Dieppe, de nombreux armements de pêche.

La ville basse, ancien faubourg de Calais, est aujourd'hui une ville d'une grande importance dont la population est des deux tiers de celle de Calais; elle a dû son accroissement rapide à l'industrie des tulles, dont l'extension est telle, qu'on évalue à 90,000 fr. le montant des salaires que reçoivent chaque semaine les ouvriers qui l'exercent.

Mais de toutes les parties de Calais, celle qui a éprouvé le plus de changemens et d'améliorations depuis dix à douze années, est sans contredit le port : son entrée est devenue d'une grande sécurité par le prolongement nouvellement exécuté des deux jetées qui se dirigent du sud-est au nord-ouest. Un vaste bassin à flot, construit vers l'extrémité ouest du port, en face du front nord de la citadelle, et qui en occupe toute la largeur, vient d'être terminé et sera livré au commerce au mois de juillet 1842. Une écluse de chasse, en pleine voie de construction, destinée à nettoyer et à creuser le chenal, est située à l'origine de la jetée de l'ouest, et complétera l'ensemble des travaux jugés nécessaires pour faire acquérir au port de Calais une sécurité proportionnée à l'importance que lui donne sa position avancée sur le détroit; aussi ce port est-il devenu un point de relâche d'une très-grande importance, et par les temps les plus mauvais, le service important des dépêches par les paquebots à vapeur français et anglais n'est jamais arrêté.

Les mouvemens d'importation et d'exportation du port sont considérables : une grande quantité des produits du sol et de l'industrie française est expédiée chaque année pour l'Angleterre, qui nous envoie en retour de nombreuses cargaisons de houille tirées de ses mines. Calais est aussi

le point d'arrivage des nombreux navires chargés des bois du Nord.

Le père Dutertre, jésuite, auteur estimé d'une histoire générale des Antilles; Maréchal, chirurgien de Louis XV; le littérateur La Place, traducteur des œuvres de Shakespeare; Morange, dont les compositions musicales ont tant de grâce et de naïveté; Blanquart de Sept-Fontaines, ancien membre de l'Académie des sciences; Francia, peintre de marine justement estimé; et enfin le spirituel et fécond Pigault-Lebrun, sont nés à Calais.

A. G.

Berthe la maréieuse.

—

MŒURS DE PÊCHEURS BAS-NORMANDS.

I.

Un des premiers jours d'avril 1786, le ciel, clair au matin, s'était, dans la relevée, chargé insensiblement d'une brume que le montant de la mer venait épaissir encore. A l'atmosphère condensée qui noyait les côtes, on eût dit les nuages tombés dans les grèves.

Pas un souffle n'animait cette vapeur; froide et pénétrante, elle pesait immobile. Un jour étouffé y vacillait à peine; ce voile de brouillards, dont s'enveloppaient tous les objets, semblait vous isoler encore davantage au milieu de cette nature de sables et de rochers, nature si sauvage, si déserte d'elle-même.

Nul moyen de diriger sa marche dans cette mate obscurité. — Si ce n'eût été le son des cloches que l'église de Granville jetait à toute volée, pour signaler aux bateaux huîtriers l'approche des terres, les maréieurs égarés dans ces ténèbres n'eussent jamais pu regagner la rive.

Après avoir lavé, dans la mare d'un rocher, ses pieds et les *lançons* argentés de sa pêche, une jeune fille, debout près de son panier, les deux mains et le menton appuyés sur sa bêche, regardait avec une joie naïve toutes les barques de pêcheurs qui longeaient la terre en courant vers le port.

Se cachant derrière un rocher, dont il avait arraché le varech pour conserver la fraîcheur de son poisson, un pêcheur tenait les yeux fixés sur elle. Les traits immobiles, les lèvres légèrement entr'ouvertes par un sourire de langueur, il la contemplait dans une émotion où brillait tout ce que l'admiration et la tendresse peuvent remuer de plus palpitant dans le cœur. Et, certes, il ne fallait que la voir pour partager aussitôt cette impression profonde.

Vous avez peut-être parcouru les côtes du département de la Manche? Parmi ces femmes au sang pur, à la carnation brillante, qui font admirer la délicatesse que donnent aux traits l'air vif des brises de mer et l'humidité de l'atmosphère normande, n'est-il pas vrai que le chapeau de satin et de blondes, dont pare son front la grande dame, pourrait jalouser souvent les délicieuses figures que relève si gracieusement l'humble coiffure de la bavolette?

C'est que, voyez-vous, les femmes sont comme les fleurs : ce n'est point sur les plus hauts lieux que s'ouvrent les plus belles. Là, le soleil les brûle, l'orage souvent les y flétrit. C'est dans le creux du vallon, ou dans la plaine, qu'elles trouvent de l'ombre et de la fraîcheur.

Berthe! — car la belle enfant se nommait Berthe, — Berthe donc était une de ces puissantes natures de jeunes filles qui ne connaissent pas les phases nuancées de croissance où s'étiolent languissantes nos frêles demoiselles, comme les plantes qui végètent dans l'atmosphère embaumée de nos salons; Berthe, rayonnante de santé et de vie, s'était développée d'un seul jet dans cette harmonie de formes que l'on ne rencontre plus que dans les vieilles familles anglaises.

Des yeux bleus, à verts reflets, comme un ciel de printemps dans les flots; une peau fraîche et satinée comme une algue; une peau où le rose léger, dont la mer nuance les coquilles, se fondait sur un blanc aussi pur que la nacre de nos ormiers. — Un court cotillon d'*épluchons*, bure grossière du pays, laissait voir la finesse de sa jambe, qu'avait à peine rougie l'eau salée; un mouchoir d'indienne à fleurs, croisé en dessinant sa gorge, allait se nouer derrière son dos; la coiffe plate du pays, légèrement inclinée sur l'oreille, donnait un air de malice à cette figure dont la douceur devenait toute vie et sérénité.

Ce n'eût point été Pierre Benard qui, de plein gré, eût interrompu les rêveries de la jeune fille : il trouvait trop de bonheur à la contempler. Mais la mer qui, sans autre mouvement que le flux, montait silencieuse, vint tout-à-coup rouler une lame sous ses pieds.

Étonné, il se lève. Ses yeux se promènent sur les rochers; le brouillard, en s'éclaircissant, ne les couvrait plus que d'une gaze légère. Il pâlit : la mer avait envahi l'anse.

« Berthe! Berthe! nous sommes cernés. »

La jeune fille se retourna tout aussi effrayée de ce cri brusque que du danger qu'il signalait.

« Cernés! » reprit-elle en tressaillant. Ses yeux s'étaient involontairement portés vers la côte. C'était vrai : le banc de rocher sur lequel ils se trouvaient n'était plus qu'une presqu'île.

« O mon Dieu! mon Dieu! que va devenir ma mère? »

Car ce ne fut pas pour elle sa première pensée; elle n'était que vertu, la pauvre Berthe. Un naufrage lui avait pris son père; elle était en-

Digitized by Google

fant.... bien enfant alors. Que de larmes versèrent ses yeux ! Ses premiers jours furent des jours de douleurs et de misère. La coupe de la vie, dont les bords sont habituellement de miel pour les autres, fut à ses premières gouttes toute d'amertume pour elle. Mais, malgré les privations, elle avait grandi, la force lui était venue, et à la fin Dieu l'avait bénie. Elle put travailler; le travail lui devint alors bien doux : puisqu'il soulageait sa mère, pouvait-elle voir un sacrifice dans la fatigue ? elle y trouvait tant de bonheur !

Durant la journée, c'était la pêche, ou le travail du parc aux huîtres; le soir, elle faisait de l'étoupe ou de la rêt, en chantant pour abréger la veillée de sa mère, de sa mère qui n'avait d'autre joie qu'elle, de sa mère qu'elle aimait tant !... Aussi son premier cri à l'aspect du danger fut-il pour sa mère, la bonne fille !

Sa figure était devenue pâle comme l'aile d'une mauve; des pleurs tremblaient dans ses grands yeux. Pierre s'élança vers elle.

« Ne vous effrayez pas, Berthe ! il ne fait pas de vent ; en nous pressant un peu, nous pourrons gagner la montée. Donnez-moi votre bêche, et prenez mon bras, vous marcherez plus vite sur le varech. »

Tremblante comme la feuille, et n'ayant de volonté que ses craintes, la jeune fille obéit aussitôt,

« Ne craignez pas de me gêner, Berthe... Appuyez-vous bien sur moi... Du courage; nous approchons de la côte. Allez ! la marée a beau être forte, nous gagnerons le bout du roc avant elle. »

C'était ainsi que le jeune pêcheur, en lui parlant, s'efforçait de calmer sa frayeur. Haletante de soupirs mêlés de larmes, la pauvre enfant semblait ne pas l'entendre. A peine si, par intervalle, sa voix laissait échapper ces mots :

« Mon Dieu ! mon Dieu ! nous n'arriverons jamais !

— Ne vous effrayez pas; la mer a beau courir dans les anses, elle ne roule pas si vite sur nos cailloux. »

Mais la jeune fille, éperdue, entendait briser les lames qui, rompues par les récifs, moutonnaient sur leurs pas. — Et contre ce bruit, que pouvaient les paroles de Pierre ?

« Enfin voilà le bord !... Nous sommes sauvés ! » avait ajouté le jeune homme; et Berthe s'était arrêtée.

En effet, malgré la brume qui, poussée par le vent, semblait, sous les terres, avoir repris sa première épaisseur, haute et raide, on pouvait distinguer la falaise.

Ce moment de bonheur fut de courte durée. Retenue quelques minutes par un brisant qu'elle franchit tout-à-coup, la vague vint, en murmurant, rouler sous leurs pieds.

« La mer !... Mon Dieu ! tout est fini ! »

Eperdue, elle cacha sa figure dans le sein du jeune homme. Pierre la prenant dans ses bras, l'emporta dans un instant sur le galet où devaient s'arrêter les lames.

Un banc de cailloux ronds et polis protégeait en cet endroit l'entrée d'une espèce de grotte, qui plongeait assez avant dans le roc pour que l'œil ne pût d'abord en distinguer le fond.

Dans un temps si reculé, que, dans la tradition, les pêcheurs granvillais l'ignoreraient eux-mêmes, la mer venait battre, deux fois par jour, ces rochers élevés, que maintenant ses plus fortes marées lavent à peine. Poussés avec force par les bourrasques du nord, dans une de ces anses de sables, où ils ne rencontraient aucun obstacle, les flots avaient à la longue creusé dans le roc vif cette caverne profonde.

La falaise se dressait, menaçante et rapide : c'étaient des pentes taillées à pic, où se hasardaient à peine les lézards; des rocs qui, minés par les flots, semblaient ne tenir que par les herbes et les ronces qui broussaillaient dans les crevasses. Que faire ?

Un sentier se tordait bien le long du rocher, à travers les anfractuosités et les saillies : mais tels étaient ses dangers que, si les maréieurs et les contrebandiers ne l'eussent hanté quelquefois, on n'y eût jamais rencontré que les enfants qui grimpaient y chercher des nids.

Et pourtant, immobile et silencieuse, Berthe y tenait ses yeux attachés.

« Ce n'est pas possible, vous voyez bien, tremblante comme vous êtes, ce serait chercher la mort que de gravir cette pente. La mer baissera tout-à-l'heure... Entrons dans cette caverne ; dans une heure nous pourrons prendre la montée... Patientez un instant. »

Et s'avançant vers la grotte, il entraînait la jeune fille, à qui son bras servait d'appui.

Un secret pressentiment l'accusait d'imprudence : elle aimait Pierre. Combien elle en était aimée ! elle ne l'ignorait pas. — Amour et solitude sont deux ennemis contre lesquels un cœur de dix-sept ans est bien faible : elle le savait encore. Mais comment résister ? Pierre avait eu tant de soins pour elle. Ne venait-il pas encore de lui sauver la vie ? Et le payer en défiance, le pouvait-elle ?

Inquiète, émue, elle le suivit en tremblant.

L'intérieur de cette caverne avait quelque chose de sinistre. Creusée irrégulièrement dans le roc, des masses de pierre semblaient prêtes à se détacher de sa capricieuse ogive. L'eau saumâtre d'une source, suintant goutte à goutte sur ses parois, les avait rouillées d'une mousse rougeâtre. Mais qu'importaient aux deux amis ces rochers et cette source ? Berthe était trop effrayée, et Pierre, lui, était trop heureux.

Il eut dans un instant disposé ses filets en siége. Berthe résista d'abord, puis y prit place, tandis que Pierre s'asseyait à ses pieds.

Une émotion plus vive oppressa le cœur de la

Digitized by Google

jeune fille. — Ce n'était plus de frayeur; et pourtant, les yeux baissés, les joues rouges, elle tremblait toujours.

Immobile, le coude appuyé sur sa manne, Pierre attachait sur elle un regard où avait passé tout son amour.

II.

« Comme le vent est doux ! ne dirait-on pas dans l'air la senteur des goëmons ? »

Ainsi parlait Pierre; et Berthe, deux larmes dans les yeux, un sourire sur la bouche, fixait sur les traits de son amant un regard d'admiration naïve: regard brûlant comme elles en ont toutes, les femmes, — dans leurs heures d'enivrement et d'amour.

« J'aime cette mer si bleue... si calme ! Et toi, Berthe? — Vois donc à l'horizon... ne prendrait-on pas les flots brumeux de Chansey pour une escadre sous voile ? »

Mais la jeune fille y avait à peine porté les yeux, que ses regards retombaient sur son amant, avec un de ces sourires où l'âme vient s'épanouir.

Lui poursuivait toujours :

« Écoute donc les lames sur le galet.... S'il faisait noir, on croirait entendre des soupirs. — Mais quel bruit!... C'est une mauve qui passe; son cri est aigu, je l'aime pourtant. C'est que, vois-tu bien, ce n'est ni le cri de la mauve, ni le bruissement des flots, ni la mer, ni Chansey, ni la brise qui me sourient et me plaisent; c'est de les voir, de les entendre, de les sentir auprès de toi. »

Et toujours elle répondait par le sourire qu'une extase de l'âme stéréotypait sur ses lèvres. Dans la fraîcheur d'une première passion, toutes les émotions sont d'abord pour le cœur. Pour lui s'est ouverte une nouvelle existence; l'âme, éblouie par la foule de sensations délicieuses qui se sont soudain révélées à elle, comme les yeux le seraient par le rayonnement subit d'une grande masse de lumière, se reploie dans une sorte d'extase toute passive, et ne trouve plus en elle de puissance que pour sentir.

C'était en juin que cette scène se passait dans la caverne où, deux mois après, Pierre et Berthe se trouvèrent de nouveau réunis. Le ciel était encore clair et serein ce jour-là; plane et lisse, la mer se retirait sans autre mouvement que le flot de son reflux. Assis près de Berthe, dont la main se jouait dans ses cheveux, Pierre, cette fois silencieux et rêveur, attendait que les rochers en émergeant permissent de commencer la pêche.

« Que l'air est pur, n'est-ce pas ? — Tu disais bien l'autre jour, ce vent du nord apporte une odeur de varech. » Pierre gardait le silence. « Écoute donc les lames !... comme elles soupirent... Ce bruit va à l'âme... Écoute donc. » Et la jeune fille parlait toujours, et toujours sans réponse. « Et cette mer! comme le soleil en dore la surface. Vois, n'est-ce pas qu'on dirait à l'horizon des mares de lumières ? » Le jeune homme portait à peine un œil indifférent sur la mer.

La tendresse est ingénieuse: après avoir épuisé tout ce que son cœur avait d'amour pour dissiper la tristesse qui obscurcissait le front de son amant, le silence qui voilait sa pensée, la jeune fille avait bien vu qu'elle ne suffisait plus, elle, à son bonheur; elle avait voulu s'associer la nature. C'était du reflet de ce beau ciel, du parfum de ces brises, du sourire de la mer, qu'elle eût voulu rafraîchir et dorer son âme. Amour, nature, tout restait impuissant. — Elle se tut; craintes, pressentimens, le cœur a d'admirables instincts.

Le Jean-Jacques, petit trois-mâts, vif et capricieux comme une dorade, venait de terrir après un voyage aux Antilles. Un ami de Pierre, Jacques Lefebvre, faisait partie de l'équipage, et Jacques Lefebvre avait une sœur, brune et pétillante enfant, étourdissante d'espiéglerie, et jolie! jolie à ravir!

Le père, vieux marin, avait, à force de campagnes, arrondi la dot: excellent parti pour un jeune pêcheur. La mère de Pierre la nommait déjà sa *bru;* des propos d'union avaient été échangés. Pierre ne l'ignorait pas. Loin d'y voir un obstacle à son amour, il n'y voyait qu'un sacrifice à faire à son amie. Cependant il n'avait osé parler de sa passion à son père; connaissant le bonhomme, il ne voulait pas provoquer des paroles sévères: vieux calfat, il n'eût point compris ces puissances du cœur qui, unissant deux destinées, jettent du bonheur jusque dans des sacrifices. Épouser une petite fille qui n'avait sous le ciel que ses deux bras, quand il pouvait entrer dans une des bonnes familles dont les armoires cossues et nippées attendent toujours le mariage des enfans, non, certes, il ne l'eût point compris. Pierre le savait; ferme dans sa résolution, il préférait donc attendre.

Le retour de Jacques l'introduisit de nouveau dans la famille Lefebvre; il revit Julie. — Julie avait quelque chose de méridional qui jetait un reflet de passion dans ses traits: des yeux noirs comme le creux des rochers; des dents éblouissantes comme les plus blanches écales; une de ces figures pleines de vie, roses et dorées, figures rondes que semble toujours animer une étincelle; et dans sa taille la grâce d'un jonc que balance une brise, et dans ses mouvemens la vivacité d'un oiseau. Il comprit que, sans des engagemens sacrés, il eût pu trouver du bonheur à la posséder comme épouse.

L'espérance des familles s'accrut. On multiplia les occasions de rapprocher les deux amans. C'étaient des veillées les jours d'ouvrage. Le dimanche, c'était, après la promenade, le souper, souper patriarcal à la tombée du jour, grand repas de la semaine, où, par un luxe rare alors

Digitized by Google

sous le toit des caboteurs, la glorieuse longe-de-veau, la salade et le pot de cidre se savouraient en famille. Pierre provoquait moins ces réunions qu'il ne se laissait entraîner par elles, et pourtant Pierre donnait toujours le bras à Julie; à table, ou sur le carré, c'était toujours auprès d'elle qu'il se trouvait; et Julie était si aimable, si prévenante alors! Le hasard ou la sollicitude des parens conspiraient-ils contre son cœur? il l'ignorait; mais il s'accusait de ne plus trouver près de Berthe tous ces plaisirs.

Son amour en souffrit. — Lui toujours si exact, lui qui craignait de perdre une minute de leur bonheur, devançait autrefois l'heure des rendez-vous: il laissait la pauvre Berthe pleurer seule de longues heures maintenant; ces lettres que durant l'attente il gravait dans les parois de la grotte, ne multipliaient plus dans le rocher l'initiale du nom de son amie; quelquefois même il ne venait point, l'ingrat. Berthe, plaintive et résignée, ne répondait à sa froideur que par plus d'amour. Si parfois, le cœur aigri, elle accueillait d'une moue légère sa venue, cette moue se noyait bientôt dans un sourire, sourire de tendresse et de douleur.

Des bruits sinistres ne tardèrent pas à retentir jusqu'à Berthe; elle les rejeta comme des mensonges. Et pourtant, en tombant sur son cœur, ces bruits le brisèrent: elle devint triste et languissante. C'est un désenchantement bien terrible que celui où vous songez pour la première fois, quand le sol fléchit sous vos pieds, que ce tapis de fleurs qui pare le sentier où vous cheminez joyeux pourrait bien ne couvrir qu'un abîme. Berthe, jusqu'à ce jour, n'avait entrevu l'avenir que dans un prisme de bonheur; et l'idée de la possibilité d'une séparation si brusque vint lui créer des maux dont elle ne soupçonnait pas même le germe dans le malheur. Leur séparation, ce fut la seule idée qui se dressa dans ses rêves. La conduite de Pierre la fit frémir. — Ses pensées saignèrent quelque temps dans le silence de son âme; mais ces inquiétudes ne sont pas des fardeaux que l'on garde long-temps sur son cœur: dussent-ils se briser en retombant, il faut les soulever dès qu'on en a senti le poids. — Quelle que fût la vérité, Berthe voulut la connaître.

Un jour donc que Pierre, après une longue absence, se retrouvait auprès d'elle, moins par tendresse que par habitude, peut-être, la jeune fille trouva dans sa douleur assez de force pour rompre enfin cette incertitude.

« Pierre, tu t'efforces en vain de le cacher,... ton cœur se refroidit, Pierre... — Autrefois tu savais trouver chaque jour des instans pour me chercher,... et maintenant une heure à te voir, une heure à t'entendre;... toutes les semaines je n'ai pas ce bonheur... — Quelqu'un de nous deux a changé, Pierre... Ce n'est pas moi,... oh! pour t'aimer mon cœur est toujours le même!

— Je t'aime aussi;... mais tu te tourmentes toujours.

— Tu serais bien coupable! Je t'ai tout sacrifié,.... tout ce que j'avais au monde.... mon honneur, ma vie,... mille fois plus, le bonheur de ma mère. Eh bien! je ne m'en plains pas; non, je suis heureuse,... si, pour tant de sacrifices, tu me donnes un peu d'amour.

— Console-toi donc.

— Écoute; je ne sais quelle crainte me glace; j'ai tort peut-être, ne m'en veux point: ces bruits de mariage, — je n'y ai pas cru, au moins!..... mais c'est égal;..... et puis ta famille,... je ne lui ai rien fait, et pourtant chaque fois que je rencontre ta mère,... tiens, Pierre, je crois qu'elle ne m'aime pas.... — J'ai beau penser à toi, j'ai beau faire, tout m'inquiète. Que veux-tu donc? on n'est pas maître de cela! quand on s'aime, on craint toujours de se perdre. —Oh! oui, Pierre, si je n'avais pas tant de peur, c'est que je n'aurais pas tant d'amour. — Mais toutes mes inquiétudes tu peux les calmer: un mot, un seul, et je serai heureuse! jure-moi que tu m'aimes.

— Ai-je besoin de te le jurer, mauvaise!

— Dis que tu ne seras jamais à d'autres. » La jeune fille prononça ces mots avec le sentiment de défiance d'un pêcheur qui, à la mobilité de la grève, craint de marcher sur une lisse.

« Ne te l'ai-je pas déjà cent fois promis?... Mais vois-tu....

— Comment! » Le visage de la jeune fille était devenu plus pâle que l'écume des lames; les yeux éraillés, la bouche entr'ouverte, les lèvres tremblantes, elle semblait attendre dans une tension nerveuse le mot d'une existence de malheurs.

« Tu le sais bien, je n'y consentirais jamais;... mais, vois-tu, on n'est pas son maître.

— O mon Dieu! je suis perdue! » Ce fut un cri déchirant. Haletante, Berthe avait plongé sa tête dans ses deux mains. Une espèce d'angoisse s'échappa un instant en sanglots de son cœur. Puis, se redressant soudain, ses traits s'animèrent de cette assurance que donne toujours une profonde conviction: une inspiration lui était venue.

« Mais, non, tu ne peux pas m'abandonner; tu ne le peux pas, Pierre! Ce n'est pas pour moi: mon avenir, honneur et vie, tu as tout détruit? Maintenant que je meure de faim ou de honte, que t'importe! c'est ma faute.... C'est pour toi, pour ton enfant,... oui, pour ton enfant,... Pierre, je suis mère! »

III.

Berthe ne se méprit pas un seul instant sur le changement qui s'était opéré dans les affections de Pierre. La vérité lui apparut tout entière à travers l'embarras de ses explications. En vain

voulut-il calmer les inquiétudes de la jeune fille par des protestations et des promesses, il n'y réussit pas. Il y a dans l'âme d'une femme une admirable delicatesse, qui pénètre tous les secrets, écarte tous les voiles. Elle ne raisonne pas, mais elle pressent, elle devine : c'est un sens qui nous échappe, à nous, hommes ; une sorte de seconde vue dont rien ne peut tromper le regard.

Ce n'étaient plus ces paroles bonnes, naturelles, que l'œil révélait plus vite que la voix ; qui semblaient à peine toucher les lèvres, tant elles s'élançaient vivement du cœur. Non, ce n'étaient plus ces confidences d'amour si simples, et pourtant si puissantes, qu'avant de douter d'elles la jeune pêcheuse eût douté de son salut, eût douté de la bonté de Dieu.

Des protestations avaient succédé à ces épanchemens naïfs ; car Pierre savait que Berthe ne pouvait plus y croire. Des sermens avaient succédé à ses promesses; mais ces assurances étaient si glacées, que, loin de dissiper les craintes que la pauvre enfant sentait naître chaque jour dans son âme, leur froideur les augmentait encore. Le parjure perçait sous celles-ci, comme à travers ces protestations se montrait l'indifférence.

Et d'ailleurs, lors même que, confiante comme l'est quelquefois l'inexpérience, Berthe eût fait taire sa raison et son cœur pour croire à ces paroles, la conduite de Pierre ne fût-elle pas venue leur jeter, chaque jour, ses rudes et froids démentis ?

Deux mois se passèrent ainsi : Pierre évitait la présence de Berthe avec autant de soin qu'il en mettait autrefois à la rechercher. Si, hasard ou persévérance, elle parvenait à le rencontrer seul, loin de la consoler, de donner quelque espérance à cette pauvre délaissée, qui ne demandait qu'à croire, tout effrayée qu'elle était de l'avenir, il se plaignait de ses obsessions, de sa tyrannie, et la laissait plus désolée, plus seule, redoutant toutes les questions, redoutant tous les regards, sans le sein d'une amie pour épancher ses angoisses; contrainte de verser en dedans tous ses pleurs, de dévorer en secret toute son amertume.

Le troisième mois s'écoula entier sans qu'elle pût lui parler une seule fois. Il est vrai que la malheureuse avait cessé de s'attacher à ses pas : il lui était trop cruel de voir ses tendresses s'aller briser sur ce cœur dur et froid, comme les lames sur un récif pour le durcir et le glacer davantage.

Elle ne quittait plus sa mansarde que pour descendre dans les grèves, quand la grandeur de l'eau lui permettait de pêcher dans les rochers, ou lorsqu'elle se rendait sur les parcs au triage des huîtres. Le reste du temps elle le passait près de sa mère.

Un soir que, défaite, abattue, elle était restée la journée entière sans sortir, sa mère, qui tout ce temps l'avait observée avec inquiétude, vint enfin s'asseoir à côté d'elle.

Berthe devint rouge comme une branche de corail.

Marie-Jeanne (ainsi se nommait sa mère), Marie-Jeanne prit avec bonté la main de sa fille dans les deux siennes, puis attacha sur elle un regard triste, mais rempli de la plus vive tendresse.

Berthe abaissa ses longs cils, et sentit plus vivement son sang battre son cœur.

« Tu as quelque chose, ma Berthe, lui dit, après quelques instans de silence, d'une voix douce et consolante, sa vieille mère; tu as quelque chose ; ton caractère change tous les jours. Tiens !... depuis deux mois tu n'es plus la même ; toi si gaie, si vive, si heureuse, te voilà triste maintenant, triste à me chagriner moi-même. Tu n'as plus d'ardeur que pour l'ouvrage; tu ne sors plus ; tes journées se passent ici. J'ai bien du plaisir à te voir, mon enfant ; oh! oui, mon Dieu !... mais vois-tu, je sens que ce ne doit pas être comme cela ; il faut qu'une jeune fille s'amuse : la gaîté lui est nécessaire comme le soleil l'est aux fleurs : la gaîté c'est son soleil. Vois aussi comme tu changes. » Berthe soupira et baissa sa tête sur son sein ému.

« Allons, ne fais pas l'enfant, reprit plus affectueusement encore Marie-Jeanne. C'est ta mère qui te parle; ce ne sont point des reproches que je te fais. Non, ma fille; mais c'est que je voudrais toujours te savoir contente. Je n'ai pas d'autre bonheur que le tien, moi. Te posséder là, gaie, chantante, rieuse, baiser tes bonnes joues roses, c'est ma vie. Quand tu ris, je suis heureuse ; quand tu es triste, par exemple, je ne sais pas, mais le deuil me gagne, ma tête se trouble, mes yeux me brûlent ; je me sens mal, vois-tu, Berthe ! C'est comme cela... Regarde-moi donc ; allons, enfant, baisez-moi !... et que l'on m'écoute tranquillement maintenant !... »

Et, après avoir baisé au front sa chère Berthe, la bonne mère poursuivit :

« Il faut que tu me dises ce que tu as : on ne change pas ainsi sans cause. Que sont devenues tes belles couleurs, si fraîches et si vives ? Ton teint est pâle, tes yeux se creusent chaque jour... Es-tu malade ?... Il faut qu'on se soigne quand on souffre... On ne plaisante point avec les maladies, on ne guérit point sans secours... Ne crains pas, ma bonne fille ; tu ne manqueras de rien, ni de soin, ni de tout ce qui sera nécessaire : ta mère est là... et Dieu merci ! si nous sommes pauvres, nous avons des amis qui sont riches... Eh bien ! es-tu malade ? réponds-moi ! je veux qu'on me réponde ! parle donc !...

— Non, ma mère, je ne souffre pas. »

A peine Berthe eut-elle jeté ces mots dans un soupir, que deux grosses larmes coulèrent sur ses joues.

Digitized by Google

« Mais tu pleures : qu'y a-t-il donc? te serait-il arrivé quelque malheur?

— Oh! oui, un grand malheur... »

Ses larmes redoublèrent, et ses soupirs étouffèrent sa voix.

« Eh bien! Berthe, dis-moi cela. Conte-moi tout cela vite; peut-être que ce n'est rien. Ne pleure pas : cela se voit souvent. Quand il vous arrive quelque chose, on se trouble, on s'effraie, on juge tout à travers la peur, et l'on juge mal; et puis, quand ce serait un malheur, ne suis-je pas ta mère? ta bonne mère! Si tu as des chagrins, ne dois-je pas en avoir la moitié? Oh! si, ma Berthe! N'est-ce pas que tu m'aimes bien? que tu m'aimes trop pour vouloir souffrir seule? Les douleurs partagées ne sont plus amères; et d'ailleurs j'aurai peut-être des consolations à te donner. Oh! les mères, elles ont des secrets pour guérir les maux de leurs enfans : le bon Dieu a mis du baume dans leurs paroles; tu ne sais pas cela, ma fille. Oh! va, un jour tu l'apprendras. »

Un sanglot déchirant brisa la poitrine de Berthe.

« C'est donc pour me désoler? Tu souffres, et tu ne veux pas me le dire. Mais c'est affreux! Tu ne penses pas à tout le mal que chacune de tes larmes, que chacun de tes soupirs me mettent dans le cœur... Parle donc! n'as-tu pas de confiance en moi? Que t'ai-je donc fait, malheureuse enfant, pour te défier de ta mère? »

Et Marie-Jeanne se mit à sangloter elle-même.

« Ma mère, ne pleurez pas! ne pleurez pas, vous me feriez mourir! » Les mains jointes alors, et les yeux au ciel, Berthe ajouta d'une voix étouffée : « Mon Dieu! que vous me faites payer cher ma faute!

— Ta faute, ma fille! reprit la vieille femme, dont les yeux se sechèrent, et dont le front devint sévère. Toi, coupable!... Oh! non, cela ne se peut pas! » Elle laissa tomber ses mains sur ses genoux. Les soupirs de Berthe interrompirent seuls le silence, après lequel Marie-Jeanne reprit : « Tu te trompes, tu es trop sévère; tu ne peux pas avoir commis une faute, mon enfant. Ce sera quelque imprudence, sans doute... »

Elle s'arrêta un instant avant de continuer ainsi :

« Aimerais-tu, par hasard, quelqu'un de nos jeunes gens?... Allons, voyons!... ce n'est pas un crime... Te voi à déjà grande! laborieuse et rangée; tu es un bon parti pour tous nos pêcheurs... » Ces dernières paroles furent prononcées lentement, avec inquiétude et embarras.

« Ma mère! il ne m'aime plus.

— Eh bien! ma fille, c'est qu'il n'était pas digne de toi; celui qui a pu méconnaître ton cœur ne méritait pas de le posséder. Console-toi, ma Berthe; oh! va, ce n'est pas toi qui manqueras d'épouseur.

— Mais lui!...

— Sois raisonnable; ne pleure pas ainsi.

— Oh! laissez-moi pleurer toujours... Vous ne savez pas!... » Marie-Jeanne devint tremblante.

« Mais qu'as-tu?

— Ma mère!

— Parle donc!

— Oh!... oh! vous ne me pardonnerez jamais.

— Moi! mais est-ce possible! ne pas te pardonner, mon enfant?

— Il m'a séduite. Je suis perdue! »

Cet aveu frappa si violemment le cœur de cette bonne femme, qu'elle ressentit une révolution soudaine dans son corps qu'avait brisé l'âge, et dont la vieillesse avait figé le sang. La tête ébranlée par une espèce de vertige, elle se laissa aller dans son vieux fauteuil. Berthe, glissant à ses pieds, se cacha le visage sur ses genoux.

Cette scène muette dura quelques momens avant que Marie-Jeanne pût reprendre :

« Relève-toi, ma fille... » — Sa voix était lente et affaiblie... « Oh! il y a bien du malheur dans tes paroles... mais ce n'est pas à moi de me plaindre... qu'ai-je à perdre? rien... quelques jours que je croyais devoir être sereins et qui se couvrent : c'est tout. Dieu nous punit souvent dans nos affections et dans nos péchés. J'avais mis trop d'orgueil en toi, peut-être; j'avais été trop fière de mon bonheur... il me l'avait donné, il me l'a ôté : que son saint nom soit béni!... Mais c'est toi que je dois plaindre... ce n'est pas ta faute... on t'aura trompée; on t'a séduite... Ton malheur est assez grand pour que le ciel ait pitié de toi. Il est miséricordieux, lui!... Il n'y a que le monde qui ne pardonne pas... Relève-toi!

— Non, ma mère! il faut que je reste à vos pieds, car j'ai une grâce à vous demander à genoux.

— Parle, ma fille! je puis tout entendre.

— Dites-moi que vous ne maudirez pas mon enfant.

— Ton enfant!... » Berthe fondit en larmes.

« Berthe, il faut que tu me dises à l'instant quel est son père?

— Ma mère!

— Il faut qu'il t'épouse, vois-tu! » Berthe leva les yeux sur elle, joignit les mains, et dit avec ferveur, comme si elle se fût trouvée devant Dieu :

« Oh! répétez cela, ma mère!

— On ne deshonore pas une jeune fille; on ne donne pas le jour à un enfant qui ne demandait pas à naître, pour se faire un jouet de ces deux existences, et les rejeter après. Cela ne se peut pas, ni aux yeux du ciel, ni aux yeux du monde. Puisqu'il t'a donné un enfant, il faut qu'il donne à cet enfant un père. »

Le regard de la jeune fille rayonna d'espérance et de bonheur.

Digitized by Google

IV.

Il eût fallu connaître les idées religieuses et le rigide sentiment d'honneur de la mère de Berthe pour deviner combien son cœur fut vivement frappé par la faiblesse de sa fille. Bien des larmes amères brûlèrent ses yeux éteints que n'obscurcissaient plus que les pleurs de la vieillesse; bien des douleurs se ranimèrent dans son cœur qu'avaient épuisé soixante-cinq ans d'existence; mais la digne femme trouva encore dans son âme assez de force pour étouffer ses soupirs et cacher sa douleur.

De tous les moyens qu'elle avait employés pour voir et entretenir Pierre, aucun ne lui avait encore réussi. La malheureuse sentait tour à tour ses espoirs ployer et rompre sous elle.

Une dernière ressource lui restait; elle la saisit.

Un curé jouit encore dans la plupart des petits ports de la Normandie d'une influence qui tient à la fois de la puissance paternelle et de l'autorité du magistrat.

Un curé de campagne, le plus souvent né au village, comme ses paroissiens, est un ami sûr et un guide qui ne peut les égarer; si l'éducation ecclésiastique l'a élevé au-dessus d'eux pour la science, son éducation première l'empêche d'être étranger à leurs idées, à leurs passions, à leurs besoins; il connaît leurs défauts, leurs superstitions et aussi la simplicité de leurs mœurs; et, quand il y a une peine ou un malheur sous un chaume, il sait, mieux qu'un autre, comment l'adoucir. C'est un bel et saint usage que celui d'appeler au milieu des familles un conciliateur révéré par tous, moins encore à cause de son caractère sacré que de ses vertus, de l'y appeler pour guérir les plaies, pour reformer les liens rompus, pour étouffer les cris de discorde et de haine sous des paroles de paix et d'amour.

Le curé de Granville était un de ces excellents ministres, charitables, dévoués, trouvant toute leur religion dans l'Evangile et dans leur cœur, pratiquant la morale des premiers apôtres. Dignes prêtres qui donnent l'exemple de toutes les vertus, et apprennent à ceux qui les voient à l'œuvre combien il est beau et facile de vivre simplement, laborieusement et honnêtement.

Arrivé à l'âge de soixante-huit ans, il avait conservé, malgré les malheurs et les fatigues de sa jeunesse, cette énergie de santé, cette richesse et cette fraîcheur de sang qui décèlent une organisation dont jamais le feu des passions n'a altéré la puissance. Tout en lui répandait dans son maintien un air de dignité que tempérait une bonté exquise.

Ce fut à lui que Marie-Jeanne fut confier son malheur.

Le lendemain, il était six heures du soir; bien que l'on fût encore dans les derniers jours d'octobre, le ciel bas et grisâtre ne jetait qu'un jour rare et pauvre dans une chambre du presbytère.

La décoration de cette pièce était d'une simplicité qui empruntait son élégance plutôt au bon goût qu'à la richesse des objets; les cadres à baguettes dorées, mais ternies, qui pendaient sur les lambris, contenaient des gravures d'après les toiles chrétiennes des grands artistes de l'Italie et de l'Allemagne. Une petite pendule de marbre était placée sur la cheminée, entre deux vases de verre bleu où trempaient des fleurs. Mais ce qui fixait surtout les yeux, c'était un beau crucifix d'ivoire d'un travail si parfait, qu'il était digne de reproduire le trépas sublime de l'ami des hommes. Une table recouverte d'un tapis de serge verte; une bibliothèque riche d'in-folios, un fauteuil de velours jaune et six chaises de merisier complétaient l'ameublement.

Un jeune homme, debout dans l'embrasure de la croisée, paraissait attendre avec une anxiété que révélait la fixité de ses regards.

C'était Pierre.

Le curé ne tarda pas à entrer avec la mère de Berthe. Il lui présenta le fauteuil, et s'assit lui-même après avoir offert une chaise au jeune pêcheur.

« Pierre, lui dit-il, après quelques mots, la présence de Madame vous apprend sans doute le motif qui m'a fait vous appeler ici. »

Pierre rougit, et baissa les yeux sur son chapeau qu'il avait placé entre ses genoux.

Le prêtre reprit :

« Vous êtes un honnête homme, Pierre... Berthe était jeune, confiante, sans expérience; vous vous êtes fait aimer d'elle, vous l'avez séduite avec des mots d'amour; vous lui avez parlé de mariage, et elle s'est livrée à votre parole; enfin, vous l'avez déshonorée. Qui est coupable, si ce n'est vous?... Pierre, vous ne pouvez sans crime l'abandonner maintenant. Quand on a fait le mal, c'est un devoir de le réparer. Vous avez pris l'honneur de Berthe, il faut le lui rendre; il faut lui restituer son avenir que vous avez détruit. Son enfant, d'ailleurs, est le vôtre; voulez-vous le vouer à la misère et au mépris? Voulez-vous qu'un jour il vous maudisse? Il en aurait le droit! Et prenez-y garde, la voix de l'innocent est puissante auprès de Dieu.

Pierre ayant voulu balbutier quelques excuses au milieu desquelles il jeta le nom de son père, Marie-Jeanne l'interrompit :

« Mais l'as-tu consulté, ton père, avant de perdre ma fille?

— A Dieu ne plaise, ajouta le curé, que je prêche jamais à un fils la désobéissance! cependant, je dois vous rappeler que la première voix à consulter est toujours celle de la conscience. »

Ce fut dans ces représentations que se renferma le rôle de conciliateur qu'avait accepté le prêtre. Après une conversation où il représenta

Digitized by Google

au jeune homme ses devoirs de chrétien et ses obligations d'honneur, conversation que Pierre écouta en silence, le vieillard termina par ces mots :

« Voilà tout ce que je voulais vous dire. Je désire que vous fassiez ce que vous dictera votre cœur. »

Ils se levèrent tous trois.

« Tu viens d'entendre M. le curé, dit alors la pauvre mère en fondant en larmes : tu ne peux abandonner ni ma fille ni ton enfant. Pierre, leur vie dépend de toi, il dépend de toi de les tuer d'un seul mot. Oh ! si tu peux être ému par les prières d'une mère, me voilà à tes pieds. Grâce ! rends-nous à tous trois l'honneur ! »

Et la pauvre vieille embrassait les genoux du jeune garçon et mouillait ses mains de pleurs.

« Relevez-vous... Oh ! je voudrais bien l'épouser, moi, dit le pêcheur d'une voix tremblante. Mais vous connaissez mon père...

— Eh bien ! Pierre, je me charge de lui demander son consentement.

— Si vous pouviez....., dit Pierre, en portant sur le vieillard ses yeux humides.

— Je savais bien, reprit Marie-Jeanne se relevant rayonnante de joie, je savais bien, Pierre, que tu étais bon et généreux. Oui, Pierre, tu agis en honnête homme ; ça te portera bonheur. Mais vous, M. le curé, le ciel peut seul vous récompenser de tout le bien que vous faites !

Il avait cependant trop présumé, le digne homme, de l'influence que son caractère lui donnerait sur le vieux caboteur. Habitué à soumettre tous les projets d'établissement pour son fils, non à l'éventualité des affections, mais aux conclusions beaucoup plus positives de ses calculs, le père Bénard ne put qu'opposer ce mot : *impossible !* exprimé de cent manières aux raisonnemens que lui fit le pasteur.

Cette démarche n'eut donc pour résultat que de déterminer le rusé marin à couper court par un mariage *sortable* à toutes les intrigues dont il pourrait être entouré.

Le soir, lorsqu'assis à table avec son fils et sa femme, il vit le souper toucher à sa fin, il ne voulut point laisser passer cette occasion sans commencer à mettre en jeu ses projets.

« Pierre, dit-il, en fermant son gros couteau à manche de corne, et en poussant devant lui son assiette, tu sais que ta mère et moi nous songeons depuis longtemps à t'établir. Tu es accueilli déjà comme un ami dans la famille Lefebvre ; Julie est une de nos plus jolies bavolettes ; et puis, c'est laborieux, actif !... Ça fera une bonne femme de ménage. Le père est riche. Tu trouveras donc là une jolie femme et une bonne dot : c'est un parti qui doit te convenir comme il nous convient à nous-mêmes. Te voilà en âge de te fixer... Il faut que cela se fasse. »

Pierre, à qui cette brusque proposition avait mis un frisson dans les chairs. Qui heureux que les derniers mots de son père lui suggérassent une réponse.

« Je suis encore bien jeune, mon père. Pour le moment, voyez-vous....., je préférerais attendre.

— Tu n'es pas franc, Pierre. Ne cherche pas à me rien cacher. M. le curé m'a tout dit. Mais tu dois savoir d'abord que tu ne peux pas épouser Berthe : une fille qui n'a rien que des charges ; ce serait te mettre dans la misère et vouloir nous y entraîner aussi. D'ailleurs ta mère et moi n'y consentirions jamais. »

Le ton avec lequel maître Bénard prononça cette dernière phrase ne comportait pas de résistance.

« Eh bien ! mon père, je serai malheureux ! J'aime Berthe, Berthe m'aime, je ne puis prendre d'autre femme qu'elle.

— Ce sont de belles paroles ; mais un mariage est chose sérieuse, cela ne se fait pas par caprice, l'avenir en dépend : il faut songer à l'avenir. Quand te viendront des enfans, qui les nourrira ? Crois-tu que nous irons jeter à une étrangère le peu que nous aurons gagné à la sueur de nos bras ?

— Je ne dis pas cela... Je travaillerai ; mais lors même que je n'aimerais pas Berthe, pourrais-je l'abandonner après l'avoir séduite ?

— Et moi, reprit vivement le père, crois-tu que je puisse la recevoir ? Non. Je ne donnerai pas pour fille à ta mère une femme déshonorée. »

Ces derniers mots furent marqués par son père d'un accent de dédain qui fit mal à Pierre.

« Déshonorée ! reprit-il blessé au cœur, moins par ces paroles que par le ton de mépris ; c'est vrai ! Nul homme ne peut l'épouser désormais. La honte seule l'attend dans le monde. Elle est déshonorée par mon fait, par ma faute. Il n'y a que moi qui puisse l'épouser sans rougir ; car je puis seul lui rendre l'honneur et l'estime...

— Tu ne l'épouseras pas.

— Je l'épouserai, mon père ! »

V.

Des scènes pareilles à celle qui avait éclaté entre le père Bénard et son fils ne troublent pas le calme intérieur des familles sans y laisser des traces que ne peut qu'à la longue effacer le temps. Les blessures faites par des mains chères sont les plus difficiles à guérir ; le souvenir des affections et des devoirs qu'un instant d'impatience a fait fouler aux pieds, loin de les cicatriser, est un fiel qui vient en corroder l'ulcère.

Ainsi maître Bénard, froissé dans sa puissance et dans ses sentimens de père, ne voyait qu'indifférence et ingratitude dans l'emportement de son fils, tandis que Pierre se peignait de couleurs

Digitized by Google

tyranniques l'inflexible volonté sous laquelle son père avait voulu étouffer ses affections.

Une froideur, que ne pouvaient qu'augmenter leurs dispositions mutuelles, se glissa donc chaque jour plus profondément dans leurs rapports. Pierre ne paraissait plus que rarement au logis. Le temps que lui laissaient ses occupations, il le dépensait seul, avec ennui, à se promener sur les quais du port, ou dans les rochers. Mais il fallait rentrer le soir; la froide réception qui l'attendait alors lui devenait encore plus insupportable par les larmes silencieuses qu'il voyait rouler dans les yeux de sa mère.

Cela ne pouvait durer; la nécessité de se soustraire à cette existence le contraignit à quitter la pêche des huîtres, pour la navigation au cabotage, qui lui promit du moins de longues absences. Il se fit porter sur les rôles de l'*Alcion*.

L'*Alcion* était un petit sloop élancé, souple, hardi, peu fort de tonnage, il est vrai, mais d'un gabarit léger et coquet comme celui des plus jolis côtres anglais.

Cette élégance de formes ne l'empêchait pourtant pas, grâce à la bonne réputation de Griffard *le braque*, son armateur et son patron, d'être très-véhémentement soupçonné de cacher, sous son air innocent, un audacieux et impudent fraudeur.

Vingt descentes de *gabeloups* à son bord n'avaient cependant produit aucun résultat dont on pût logiquement conclure l'illégalité de son commerce; mais un mystère si grand enveloppait ses expéditions; on était tellement fait à le voir, comme les godes et les satanics, préférer, pour courir les lames, les momens où la tourmente les blanchissait d'écume, que la crédulité publique, ne pouvant pénétrer le secret de ses habitudes, était toujours disposée à recevoir, comme des faits constans, les conjectures que hasardait sur lui la curiosité la plus indiscrète.

Pierre fit deux voyages aux îles anglaises, sans que son père accueillît avec plus de bienveillance son retour. Le front du vieillard, au contraire, s'assombrissait au point que, voyant l'expression souffrante qui chaque jour s'y arrêtait davantage, Pierre commença à se reprocher ce qu'un instant de colère avait mis d'irritant dans ses paroles. L'amour filial retrouva toute sa puissance devant cette douleur; ses pensées se reployèrent sans ressentiment dans son ame. Vue à travers la tendresse vive et respectueuse qu'un instant y avait comprimée, la conduite de son père lui apparut sous un autre jour. La sollicitude la plus profonde avait dicté sa défense; et lui avait répondu à cette sollicitude par l'insubordination et la dureté! Voilà ce qu'il se dit; et Berthe, dès-lors, dut perdre insensiblement cette espèce d'inviolabilité dont, après l'amour, l'entourait le malheur. Il s'habitua peu à peu à la voir se dresser entre lui et son père comme un obstacle à son pardon.

Ce fut sous l'influence de ces dispositions qu'il se préparait à faire son troisième voyage.

Il pouvait être quatre heures du soir lorsqu'appareilla *l'Alcion*.

Une expédition d'un haut intérêt pouvait seule déterminer maître Griffard à prendre la mer par un pareil temps. C'était une chose évidente pour tous les marins, qu'il s'engageait là dans une partie dont lui, son équipage et son bateau étaient l'enjeu.

Une bourrasque de vent d'*aval* grondait alors avec tant de violence, que la baie de Granville semblait une nappe d'écume que tigraient seules de taches noires les crêtes granitiques des rochers. L'image la plus fidèle que l'on puisse se retracer du spectacle qui se serait offert en ce moment aux regards d'un homme arrêté sur la falaise, est de se figurer la mer comme une immense peau d'hermine.

Plusieurs pêcheurs, appuyés sur le parapet qui termine la vieille jetée, examinaient en silence les dispositions de partance et les manœuvres qui s'exécutaient à bord de *l'Alcion*. Leurs yeux ne se portaient point de cette frêle barque sur la pleine mer sans qu'un sentiment de terreur ne se révélât dans leurs regards.

« Maître Griffard va courir là une chienne de bordée; le temps se prend, la bourrasque n'a pas l'air de vouloir mollir, dit un vieux loup de mer, en retournant sa chique et en raffermissant sur sa tête son chapeau de toile cirée.

— Voilà deux bateaux qu'il perd, répondit le matelot auquel s'adressait cette remarque; il pourrait bien laisser sa peau avec le troisième.

— A la troisième fois, comme on dit, *haut les bras, la bombe tombe!* C'est le coup décisif, celui-là. Je crains bien qu'à force d'y goûter, il ne finisse par boire un bon coup dans la grande tasse. »

Mais *l'Alcion*, loin de s'effrayer des sinistres prévisions que lançait contre lui l'espèce d'instinct que donne une longue expérience aux vieux marins, avait hardiment hissé sa brigandine et son foc, et attaquait la mer avec vigueur.

Les lames étaient fortes; pesamment roulées par la tourmente, elles offraient un obstacle que les petites embarcations ne franchissent jamais qu'avec peine et danger. Bien que *l'Alcion* fût obligé dans sa marche d'en dessiner toutes les ondulations, il s'y lança avec tant d'énergie, qu'il eut franchi en un instant le banc de brisans situé au sud du mole neuf.

La marche devint plus facile.

Cependant, comme à mesure que l'on s'éloignait de la terre, le vent soufflait avec plus de violence, un ris fut pris dans la brigandine pour offrir moins de toile à son action. Soulagée, par cette manœuvre, dans sa mâture et sa coque, l'embarcation filait plus rapidement entre les lames, lorsqu'une rafale imprévue vint la coucher presque horizontalement sur les flots.

Digitized by Google

L'Alcion, étant sorti de la partie de la mer que les hauteurs du roc protégeaient contre la tempête, s'était trouvé subitement exposé à toute sa violence.

Pendant plusieurs minutes, Griffard dut craindre qu'il ne chavirât sous le poids de cette bouffée. Le vent ayant pourtant molli, on put haler bas la brigandine, et le sloop reprit aussitôt son équilibre naturel. Le patron n'en resta pas moins convaincu de la témérité qu'il y avait à affronter des dangers dont les développemens de la tourmente avaient presque complétement détruit les chances de succès. Sans expliquer les motifs de son changement de résolution, il gouverna pour regagner le port.

Comme il sentit, dès le premier coup d'œil, que, malgré toute l'ardeur de sa jolie embarcation, il ne pourrait jamais pincer le vent d'assez près pour gagner le chenal, il ne dut songer qu'à donner dans le passage du *Suex* (sud-est).

Dès qu'il eut atteint les parages abrités, où la brise permettait de porter quelque voilure, la brigandine fut de nouveau hissée, et *l'Alcion* donnant de nouveau la bande, reprit sa course rapide. Ainsi penché sur les flots, qu'il couvrait d'un long sillage dont l'écume se mêlait comme une nouvelle zone à la crête écumeuse des lames, *l'Alcion* ressemblait à ces blanches mauves qui, durant la tempête, rasent, en pêchant, la cime des flots.

Griffard avait beau piquer le plus possible dans le vent qui croissait sans cesse, son cap dévoit tellement sous la force du courant et de la brise, qu'il fut forcé de courir une nouvelle bordée pour essayer de gagner le havre.

Cependant le tocsin sonnait à l'église de Granville, et tous les habitans se précipitaient vers le port. Quelques jeunes gens, excités par Jacques Lefebvre, s'étaient déjà jetés dans un canot pour porter au pauvre sloop le bout d'une amarre de salut, car tout faisait craindre aux marins réunis sur le port que cette nouvelle bordée fût sans succès.

« Que vous ai-je dit ?... Voyez donc comme il est porté vers *Herel*.

— Et il ne vire pas.

— S'il n'attrape pas la jetée cette fois-ci, comme c'est sûr, il montera un mauvais quart.

— Voyez donc ! il ne se relèvera jamais ! »

En effet, maître Griffard s'était tellement approché des terres, que, lorsqu'il voulut courir un autre bord, il sentit combien il lui serait difficile, en luttant contre la marée et contre la tempête, de s'éloigner des rochers où l'affalait la force de l'eau.

L'Alcion ne cessa cependant de se comporter avec une admirable énergie; mais, bien qu'il heurtât toujours vaillamment les lames, lorsqu'il put mordre sur la mer, chaque flot le drossait sur les récifs.

Ce ne fut qu'alors que Griffard aperçut, nageant vers lui, le canot que lui avait dérobé la grosseur des vagues : la tentative qu'il fit pour s'en approcher fut cause de sa perte. *L'Alcion*, ayant offert le flanc aux flots, ne put plus résister à leur choc; emporté sur les rochers, où le roulèrent et le défoncèrent les lames, il couvrit en un instant la mer de ses débris.

Le canot arriva cependant encore à temps pour sauver quelques-uns des malheureux qui luttaient cramponnés aux fragmens de mâture.

Le lendemain le temps était serein; le ciel était si pur, que dans une chambre du port, dont les fenêtres s'ouvraient sur la mer, si le feu qui pétillait dans la cheminée n'eût annoncé la venue des premiers froids, l'on se fût cru dans une tiède matinée du mois de juin.

Un rayon du soleil plongeant dans l'intérieur de cette pièce, qu'il traversait diagonalement d'un sillon de lumière, venait s'épanouir frais et coloré sur le pied d'un lit où reposait un jeune malade.

Le vague sentiment de souffrance qui adoucissait, sous des teintes pâles, le musclé ferme de son visage, y répandait une expression dolente où son ame semblait se reposer de ses douleurs.

Deux femmes se tenaient alors près du lit.

L'une âgée, assise contre la table de nuit, les mains jointes et les yeux en larmes, vous eût rappelé, non pas la pureté des traits, l'âge avait profondément ridé sa figure, mais par l'expression de peine intime où se traduisait toute l'ame d'une mère, cette vierge sainte (*mater dolorosa*) d'Albert Durer, texte admirable de toutes les poésies de la tendresse et de la souffrance.

L'autre, debout dans la ruelle, fraîche et belle enfant, tenait ses yeux tristement attachés sur le jeune homme, dont elle semblait veiller avec sollicitude le sommeil. Le jeune homme était Pierre Bénard.

Pierre, arraché aux flots presque sans vie, avait été transporté chez le père Lefebvre, où lui avaient été prodigués les premiers secours. Comme il avait été long-temps sans recouvrer la connaissance, le médecin avait manifesté la crainte que le mouvement d'un changement de lieu ne déterminât une crise; et maître Lefebvre n'avait pas voulu souffrir qu'il fût tranféré chez ses parens ; un lit avait même été préparé pour sa mère.

C'était elle qui, avec Julie, veillait en ce moment sur son fils.

Aucun incident n'avait agité sa nuit; elle s'était écoulée douce et calme. Sa respiration s'exhalait plus aisée et avec un bruissement devenu à peine sensible.

La fièvre, violente d'abord, avait disparu. Le sang du jeune matelot, rafraîchi par le sommeil,

Digitized by Google

s'était répandu également dans tous ses membres, où la douce chaleur du lit facilitait les fonctions de la vie. Des teintes légères commençaient à se répandre sous sa peau : son front et ses lèvres reprenaient quelque chose de serein à travers leur expression endolorie.

Le repos avait été profond, le réveil s'avançait paisible.

Ses pensées traversaient déjà ses derniers rêves en vagues images ; ses émotions, à peine écloses, se glissaient en son ame à travers son sommeil, comme en ses yeux la lumière à travers ses cils abaissés.

Ce fut donc par des nuances graduées que l'ame et les yeux de Pierre s'entr'ouvrirent. Le spectacle qui s'offrit à ses regards s'harmonia si bien avec ses pensées, qu'il ne put saisir la transition de l'existence brute à la conscience de la vie.

Cette jeune fille, belle et candide, debout près de lui et lui souriant avec tristesse ; sa mère, les yeux au ciel, appelant par ses prières, sur le repos de son fils, les ailes et les sourires des anges ; ce rayon de soleil, où les atomes se baignaient et tournoyaient dans une lumière dorée; toute cette nature, pure, resplendissante, affable, lui semblait la continuation des derniers songes qui, roses et chantans, avaient bercé la fin de son sommeil.

Il fallut que la jeune fille, à un mouvement qu'il fit, lui adressât la parole pour le faire redescendre de ses chimères.

« Eh bien, Pierre, vous trouvez-vous mieux? »

Pierre se souleva légèrement en attachant sur elle des regards fixes; tous les souvenirs de ses dernières émotions accoururent alors. Il se rappela le navire heurtant sur les récifs, il se vit sans autre soutien qu'un débris balloté par les lames au milieu de ce désastre.

Là tout se confondit dans sa mémoire. Qui l'avait arraché des flots? comment arrivait-il qu'il s'éveillât entre sa mère et Julie? Il avait beau fouiller dans son ame, il n'y trouvait aucun souvenir.

Tout le temps que dura sa maladie, dont le caractère devint un grand abattement et une extrême faiblesse, Julie ne cessa de lui prodiguer tous ces soins que la sollicitude d'une jeune femme sait rendre si délicieux et si touchans. C'était elle qui faisait tiédir les boissons du malade; c'était elle encore qui venait les lui offrir; et le sourire mélancolique qui se posait alors sur ses lèvres avait tant de puissance, que Pierre sentait chaque jour sa reconnaissance se changer dans son cœur en un sentiment plus profond.

La pauvre Julie, dont les rumeurs publiques avaient effrayé la tendresse, se livrait avec enivrement au nouvel avenir qui lui réflétait toujours plus brillant l'amour de Pierre.

Depuis son enfance, elle s'était tellement habituée à le chérir, que lorsqu'un soir son père lui dit : « Julie, maître Bénard t'a demandée pour son fils ; ce mariage-là te convient-il? » l'heureuse enfant rougit et baissa les yeux, car elle sentit que ces paroles réalisaient ses plus chers espoirs et ses plus beaux songes.

Si les froideurs de Pierre avaient depuis jeté bien des inquiétudes dans son ame, ces inquiétudes, en s'effaçant, lui faisaient mieux apprécier son bonheur.

Sa convalescence s'écoula donc ainsi, sereine et calme, entre une mère et une amante, ces deux bons génies que Dieu attache à l'existence de l'homme, pour qu'au sein même des plus cuisantes douleurs sa voix ait toujours des paroles de reconnaissance, de bénédiction et d'amour.

VI.

Si vous êtes peintre, une des plus chétives maisons qui, vers la montée des Noires-Vaches, bordent de leurs lignes onduleuses les quais du havre à Granville, eût offert une douce fantaisie à vos pinceaux : poésie de trait, poésie d'émotions ; vous savez!... une de ces suaves compositions où l'artiste anglais jette son ame.

C'était la fenêtre d'une mansarde.

La croisée était ouverte : on apercevait cependant les arabesques, dont un feuillage de plomb enchâssait capricieusement les vitraux. Une caisse de réséda en fleur portait vis-à-vis sur la gouttière, aux deux extrémités, des pois et des capucines, s'élevant en touffes, couvraient la boiserie, noircie par les ondées, oxidée par le soleil, puis réunissaient au-dessus leurs parfums et leurs pampres.

Et au milieu de ce cadre de fleurs, quoi? — une fraîche tête de jeune fille, — fleur vivante, fleur comme elles.

Et tout auprès, vif et joyeux, chantant dans sa cage, sautillant sur ses barreaux, un chardonneret, lui aussi fleur, — fleur nomade des airs. Mais au milieu de cette nature si jeune, si chantante, si gracieuse, au milieu de cette vie si palpitante, — fleurs, verdure, oiseau, — c'était une figure à remuer de bien tristes pensées que son blanc visage à la jeune fille.

Une morne résignation répandait quelque chose de poignant dans ces traits, dont la pâleur accusait la souffrance. Ces yeux, dont un éclair de fièvre rendait plus transparente la limpidité ; ce visage dont le suave modèle se dejetait dans le vague abattement d'une peine intime ; il y avait là-dedans tant de patience et de mystérieuse douleur, qu'on sentait la pitié serrer l'ame.

Oh ! non, vous n'eussiez jamais reconnu Berthe.

Et pourtant c'était elle ; — oui, Berthe! Ber-

the, la jolie pêcheuse des rochers; Berthe, si joyeuse dans son abandon naïf, si accorte dans sa confiante ingénuité : jeune fille qui n'avait que joie dans la tête, comme elle n'avait qu'innocence dans le cœur; dont les lèvres ne se plissaient que pour sourire; dont les regards ne s'animaient que pour prier et pour aimer; Berthe, qui vous eût révélé à vous cette harmonieuse virginité des formes antiques, ignorée de nous, si la Grèce ne nous l'eût révélée dans ses statues; car n'est-il pas vrai que ces types, si la nature ne les crée, l'imagination ne les reflète jamais?

Sombre maintenant, dolente, abattue, ployée comme une herbe humide, décolorée comme une *rose noisette* qu'effeuille un chaud soleil d'été; c'était bien elle.

Le vent du malheur avait passé par là : — le vent du malheur brise et fane.

Cette chambre, qui s'annonçait toujours par des fleurs, fidèles autrefois et heureux emblèmes, maintenant elle ment; elle ment comme ces grandes dames que nos salons saluent de tant d'hommages. Que d'ennuis, que de chagrins sous leurs cachemires et sous leurs tulles! que de fiel sous leurs sourires!... Elle aussi, cette mansarde, voilait bien des angoisses sous des fleurs.

La grossesse de Berthe avait fait des progrès : il avait fallu rompre avec le monde, car toute sa richesse, c'était son honneur. Sa faute connue, adieu tout! Honte, misère : c'eût été son avenir. Ce n'était pas pour elle que l'effrayait sa destinée; mais sa mère, vieille et infirme, pour laquelle, dans ses rêves, la pieuse enfant créait toujours un soir de calme et de bonheur, que fût-elle devenue? — Berthe ne se dissimulait pas que, frappée par le mépris, chacun se serait éloigné d'elle. — Plus de travail alors : — il eût donc fallu mourir! — mourir de faim!... Si elle eût été seule au monde... mais elle avait sa mère!

Les précautions d'une prudence toujours active avaient dérobé son état aux voisins. Isolée, solitaire, c'était dans sa chambre qu'elle passait des jours entiers : un travail continuel en utilisait toutes les heures. Dès qu'un nuage assombrissait son front, sa mère était là pour le dissiper par des consolations. Parfois même il leur arrivait de parler de Pierre; et alors, quoiqu'elle ne s'abusât pas elle-même, elle trouvait cependant des mots d'espoir pour adoucir l'infortune de sa fille. Mais elle avait beau faire, le cœur de la malheureuse enfant avait été trop violemment froissé... Souvenirs, espérances, tout n'y passait que pour y aigrir.

Or, besoin de distraction ou malaise, Berthe, ce matin-là, appuyée sur sa fenêtre, se nourrissait un instant d'air pur et de soleil.

Une agitation inaccoutumée avivait la rue : elle en fut surprise. Quelle en était la cause? Ses yeux se portèrent involontairement sur la maison de Julie; c'était de là que partait et vers elle que se dirigeait tout ce mouvement qui se croisait sous ses yeux. Son cœur battit plus fort : elle en fut effrayée. Tremblante, avide, elle épiait des yeux un secret que, dans son ame, elle redoutait de surprendre.

Longue ne fut point son attente.

Une foule de bavolettes et de marins sortirent bientôt par couples de l'allée.

Les bavolettes, dans leur plus riche parure : cônée de batiste, jupe de lin Louviers, tablier de soie ou de popeline à rubans longs et flottans, et le mouchoir de mousseline à fleurs, et le blanchet de damas avec ses embouts dorés, — tout le luxe de cette époque.

Les pêcheurs et les marins, avec leurs pittoresques habits de fête : large pantalon de nankin flottant sur l'escarpin à boucle, et le paletot de drap bleu avec ses deux rangées de boutons de cuivre, serrés comme les écailles d'un bar.

Julie marchait en tête, un bouquet blanc au sein, belle, modeste, heureuse.

Le cou tendu, les mains convulsivement serrées à la barre de sa fenêtre, Berthe, l'œil hagard, semblait attendre encore.

Pierre sortit. — Tout fut compris!

La malheureuse ne poussa qu'un cri.

Sa mère eut à peine le temps d'accourir, qu'elle était tombée dans un spasme horrible.

Le sang porté à sa figure gonflait ses veines à décomposer ses traits; la broue débordait entre ses dents grinçantes; tourmentés de mouvemens brusques, ses membres se tordaient dans les crampes. Et la pauvre mère n'avait que son désespoir et des larmes.

Cette révolution hâta une nouvelle crise : le travail de l'enfantement. — L'excès des douleurs rappela Berthe à la vie : l'infortunée se ranima pour souffrir.

Et quelles souffrances, mon Dieu!

Échelle de douleurs toujours croissantes, où chaque minute a ses déchirements, chaque déchirement ses tortures; où toute fibre se crispe frémissante; où tout membre se tord comme un hart dans un brasier. — Oh! c'eût été un spectacle à figer le sang, que de la voir se débattre, se roidir sous l'agonie de ces angoisses.

Et ne pouvoir se soulager par une plainte! ne pouvoir décharger sa poitrine dans un sanglot!

Quand on souffre, on gémit, on crie, on se lamente, on rejette cette lie de fiel qui vous surit dans le cœur, et cela soulage : la douleur s'exhale en hurlemens.

Mais emprisonner tous ses tourmens dans ses entrailles, concevez-vous bien? les y emprisonner pour qu'ils vous les mordent, pour qu'ils vous les déchirent; et un être si faible, une jeune fille, pour endurer, pour s'imposer ces horreurs!

Il le faut : le monde est là qui veille! Un cri peut éveiller la malveillance; la malveillance découvre bientôt la vérité quand elle peut partir

Digitized

d'un soupçon, bientôt quand ce soupçon est un malheur et qu'elle peut le noircir des couleurs du crime.

Berthe réunissait donc contre ce supplice tout ce qu'il pouvait laisser de force à sa volonté ; et c'était une lutte effrayante ! Son cœur se gonflait à briser sa poitrine ; ses ongles s'enfonçaient dans ses chairs ; ses draps étaient broyés sous ses dents, et chaque instant épuisait ses forces alors que chaque instant succédait plus déchirant toujours.

Il est pourtant une douleur que l'on peut rapprocher de ces tortures, — celle de sa mère.

Tantôt, l'ame navrée, elle voulait prodiguer à sa Berthe ses faibles secours, qui s'arrêtaient sans puissance devant ces couches laborieuses ; tantôt, trop faible pour soutenir l'aspect de ce martyre, son cœur se brisait, sa tête s'exaltait de vertige ; alors vous l'eussiez vue haletante, s'arrachant les cheveux, rôder dans sa chambre comme une bête féroce dans sa cage, puis, écrasée de désespoir, venir tomber, étouffée de soupirs, sur la couche où se mourait sa fille.

Ce fut dans un de ces instans que Berthe, vaincue enfin par le mal, le laissa déborder en sourds râlemens. Ce bruit rappela la pauvre vieille à la vie.

Tant de soins, tant de vigilance, tant de peine, tout devenait donc inutile ! Ces sanglots, on allait les entendre ! Six mois de contrainte, six mois de dénûment, une minute allait les détruire. Leur honte allait courir la ville, et soulever contre elles tous les mépris.

Et ses prières palpitaient à l'oreille de sa fille qui ne pouvait les entendre, et ce bruit de respiration oppressée devenait toujours plus saccadé, plus aigre et plus strident.

Plus de doute, on entendait.... Tout était donc perdu ! Que devenir ? La souffrance, quelque atroce qu'elle puisse être, on l'endure ; mais l'infamie !... et l'infamie était là !...

Oh ! vous ne savez pas, vous, ce qu'il fallut de rage à ce cœur de mère pour sauver l'honneur de son enfant ; non, vous ne le savez pas ! car vous ignorez ce que Dieu a mis de force d'ame dans ces frêles créatures que la maternité sanctifie. Il n'y avait qu'un moyen, moyen terrible !... — Une autre eût brisé sa tête sur une dalle. — Elle eut plus de courage, elle ! Le cœur pétri, l'ame délirante, elle couvrit ces gémissemens nerveux avec des chants ! Pour étouffer ce râle, — le râle de sa fille, — elle chanta !

Ce redoublement de la crise en était la dernière période. Un faible vagissement se fit entendre : l'enfant venait de naître.

A ce cri, il fallut voir Berthe s'arracher à ses tourmens, comme un malade au réveil s'arrache aux terreurs d'une nuit de fièvre. Toutes ses douleurs s'effaçaient : elle oubliait tout.... tout... elle-même, pour ne plus penser qu'à son fils ; elle le baignait de ses larmes, de ses sourires, de ses baisers. Oh ! qu'étaient ses angoisses auprès de ses joies ! L'admirant de toutes ses tendresses, le cœur trop plein pour pleurer, elle s'abandonnait à toute l'exaltation de son ame ; elle riait, elle pleurait, elle le couvrait de caresses, baisant ses petits pieds, ses petites mains, sa petite tête. — Une ivresse ! une frénésie ! — Folie d'amour que ces cœurs de mères !

Les mains jointes, les yeux en pleurs, Marie-Jeanne, pendant quelques instans, la regarda faire en sanglotant de bonheur ; mais craignant pour l'enfant ce délire :

« Allons, c'est assez ! sois raisonnable ! Tu ne sais pas ce que tu fais, ma Berthe ! »

Comme elle résistait :

« Veux-tu donc le faire mourir ? »

Ces mots glacèrent l'exaltation de la jeune femme ; elle abandonna son fils et retomba sur sa couche dans le sentiment de ses douleurs.

L'enfant fut bientôt couvert d'un bonnet et d'une petite chemise que Berthe avait taillés et cousus elle-même. Ce travail, depuis bien des jours, avait été son seul bonheur.

Un instant après, plus calme et non moins heureuse, elle le contemplait avec un sourire d'extase, que la contraction musculeuse qui semblait encore tordre ses traits rendait plus rayonnante d'amour.

Alors ses pensées redescendirent sur elle : souvenirs et espérance, le passé et l'avenir, tout se ranima dans sa tête, et spectres menaçans ou visions chantantes tourbillonnèrent sous ses yeux.

Tout ce qu'a de fraîcheur et de sérénité le matin de la vie, aube de sa première enfance, joie, insouciance, pudeur, et les illusions, fraîche auréole de l'ame, et l'innocence, cette robe sans tache des premiers jours, tout est perdu, déchiré par les ronces de la route, dissipé par tous les vents de l'air.

Le front de la jeune fille était devenu sombre.

Ce qu'est pourtant la justice des hommes, et à quoi tient pourtant la félicité d'une vie !

Des parens joyeux s'empresseraient autour d'elle ; le carillon des cloches, la voix des amis annonceraient au monde sa délivrance par un hymen de fêtes ; toutes les voix s'adouciraient pour lui murmurer des vœux de félicité : et sa chambre est déserte ; une figure seule sourit près de sa couche, et c'est un sourire de douleur ; il faut qu'elle dévore ses larmes, il faut qu'elle boive en secret son amertume et son fiel. Elle cache son enfant dont elle serait fière, car son orgueil fait sa honte.

Pourquoi ?

Parce que nos mœurs ont fait un crime des plus saints penchans de l'ame, et un trafic de chair des plus chastes nœuds.

Digitized by Google

Digitized by Google

Berthe la Marcieuse.

Digitized by Google

Parce qu'un imprudent n'a pas trouvé dans son cœur d'homme assez de fermeté pour se livrer à la vertu.

Il a soufflé sur une existence, et cette existence en fleur s'est desséchée comme la lande de la plaine; et lui, aux applaudissemens, s'endort heureux sur un autre amour.

L'homme a passé là; comme une limace sur un lis, il en a bu les parfums et la rosée et y a laissé sa souillure; et l'on rejette le lis; et la limace cuve son ivresse dans le calice d'une autre fleur.

Cependant le couvre-feu était sonné à la grosse cloche de l'église : tout mouvement avait cessé sur les quais. Si l'on entendait encore quelque bruit, c'étaient des douaniers faisant leur première ronde, ou quelques pêcheurs qui, avec leurs sabots ferrés, gagnaient paisiblement leurs bateaux.

Marie-Jeanne semblait attendre cette heure.

« Berthe, as-tu entendu? — La cloche de dix heures est sonnée; plus tard on pourrait exciter des soupçons... Il serait temps, ma fille. »

Berthe fixa sur sa mère des yeux, comme si elle eût cherché dans sa mémoire la trace fugitive d'un souvenir :

« C'est un grand sacrifice; mais une heure de plus ou de moins, puisqu'il faut y renoncer... »

Ce mot fixa sa pensée.

« Que dites-vous? renoncer à mon fils! moi, l'abandonner mon fils! est-ce possible? mais ce serait un crime. Ma mère, vous ne le pensez pas.

— Rappelle-toi, ma fille!.., Que m'as-tu donc promis?

— Promis!... Savais-je ce que je disais? pouvais-je deviner ce que d'amour ces tourmens affreux allumeraient dans mon ame? J'étais folle! Les bêtes n'abandonnent pas leurs petits : voulez-vous que je sois plus cruelle que les bêtes? mais vous savez bien que ce n'est pas possible : vous êtes mère. Tenez, si l'on vous eût proposé de rejeter votre petite Berthe, n'auriez-vous pas repoussé cette idée avec horreur? Et vous me proposez cet horrible sacrifice! Mais vous saviez bien que je n'y consentirais jamais, n'est-ce pas? Oh! dites-moi que vous ne l'exigez pas.

— Il est nécessaire, ma Berthe. Le monde...

— Le monde! Et pourquoi ne serait-il point mon fils à ses yeux? il l'est aux yeux de Dieu! Que lui fait donc mon enfant, au monde? C'est mon bien à moi, c'est mon sang, c'est ma vie. Allez, il m'a coûté assez de tourmens pour qu'on ne me l'arrache jamais.

— Que veux-tu que je dise? C'est bien affreux, je le sais; mais, vois-tu, sois raisonnable. »

Marie-Jeanne s'était approchée. Berthe, prenant son fils et l'étreignant convulsivement dans ses bras, se dressa hors d'elle-même.

« Laissez-moi! je crie assistance! Oh! vous « ne savez pas ce dont je suis capable. Tenez! ce serait un malheur. Ne m'approchez pas! »

Et comme la pauvre vieille avait reculé devant le délire de sa fille :

« Mon Dieu! n'est-ce pas bien affreux que l'on veuille m'arracher mon enfant! Mais, va, ne crains rien, l'on ne nous séparera pas; j'ai des entrailles pour t'aimer et du lait pour te nourrir. Viens, mon fils... Comme il est bleu! ah!... il ne respire plus!... — Tenez! le voilà. Malédiction! vous me l'avez assassiné!... »

VII.

Berthe avait épuisé sa destinée. Comme le patient étendu sur la roue, elle ne devait pas souffrir jusqu'au soir. Trop de douleurs s'étaient ruées à la fois sur elle pour ne point briser sa jeune ame. Elle venait de recevoir le dernier coup.

Tous les liens d'espoir qui l'enchaînaient à l'avenir étaient détruits; tous!... Ceux qu'elle n'avait pas brisés violemment s'étaient détachés d'eux-mêmes. Son fils, elle l'avait étouffé dans une délirante étreinte; sa mère, la bonne vieille Marie-Jeanne était morte de douleur. De tous ses rêves, de tous ses bonheurs, il ne lui restait sous le ciel que deux tombes.

Celui qui mesure la tempête à l'aile de la mauve, et le vent de la rive à la faiblesse du roseau, sait aussi combien de souffrances peut contenir le cœur d'une femme : quand celui de Berthe fut trop étroit pour ses angoisses, — il est juste et bon, il eut pitié d'elle.

Berthe devint folle!

Pauvre enfant! semblable à la feuille sèche qu'oublie l'automne sur le rameau stérile, comme tu devras bénir le souffle qui t'emportera vers la mort!

Une vieille tante la recueillit. Sa nièce à l'hôpital! qu'eût dit le monde? C'eût été une tache pour la famille : cet opprobre fut sauvé. — Admirable voix du sang! — Mais la sollicitude se resserra dans les strictes limites que traça la police pour ne pas révoquer sa faveur.

Abandonnée à elle-même, la pauvre insensée errait les jours entiers dans les rues. Quelques haillons protégeaient à peine ce corps, dont la blancheur et les formes avaient conservé toute leur pureté. Sa figure offrait toujours la suavité de son gracieux ovale; cependant on ne pouvait la regarder sans frémir.

Cette pâleur de teint, cette immobilité de traits, visage de cire, que l'ame rendait effrayant de son absence, tout contristait et glaçait en elle; ses regards, qui s'échappaient mornes et ternes de l'azur vitré de ses yeux, avaient des lueurs qui saisissaient d'une terreur secrète.

On ne voyait jamais les enfans se presser sur ses traces; le sentiment qu'inspirait son aspect était un mélange de pitié et d'effroi : le malheur avait écarté d'elle le mépris.

Digitized by Google

Une impulsion secrète, impulsion dont son ame n'avait pas nettement conscience, la portait souvent vers les lieux où sa faiblesse commença son malheur. C'était le vague instinct dont les lueurs survivent à la raison évanouie, comme ces clartés que le crépuscule jette encore dans les ténèbres.

Les marégeurs qui durant les tempêtes ou à la tombée du jour, l'apercevaient glisser, furtive, entre les récifs, ou courir échevelée sur les falaises, ne la regardaient qu'avec une épouvante superstitieuse; tous se signaient à sa vue comme devant une apparition de l'autre vie.

Pierre, lui, se consumait dans un abattement sombre. Son sourire, languissant ou gai, toujours si tendre, s'était effacé dans l'impression d'une mélancolie profonde; ses traits s'étaient décolorés comme un fruit que ronge un ver. Le malheureux n'avait point prévu en repoussant Berthe qu'il la précipitait dans un abîme. « Elle m'aime, mais elle m'oubliera. Le *bénil* que les flots arrachent à son rocher, trouve bientôt une autre pierre à laquelle il s'attache. » Voilà ce qu'il s'était dit pour étouffer la voix de son cœur.

Il ne savait pas qu'il est des femmes dont l'ame ressemble aux grenadilles, ces belles lianes des régions torrides : ce n'est qu'en les brisant qu'on les arrache aux palmiers qu'elles ont embrassé dans leurs fleurs.

Etonnée, inquiète, Julie ne pouvait comprendre le changement qui avait surpris son époux dans les premiers temps de leur union. Le bonheur avait-il fané sa tendresse comme un rayon du soleil fait d'une fleur ? Une pensée de jalousie s'était-elle glissée dans son ame ? et s'accusant elle-même, elle s'efforçait de dissiper la tristesse qui voilait le front de son ami en y réfléchissant tout ce qu'elle se sentait de dévouement et d'amour.

Mais en vain épuisait-elle son cœur : « Pierre, mon ame, qu'as-tu donc ? pourquoi ne me souris-tu plus ? Si tu savais comme je t'aime ! » Doux parlers, silence de langueur, regard d'ivresse, soupirs, larmes, tout était inutile ; elle le sentait trembler dans ses étreintes ; elle le sentait transir sous ses baisers.

C'est que toute parole d'amour n'éveillait qu'un écho dans l'ame de Pierre, et cet écho, c'était un souvenir de douleur... un remords !

Le travail détruisait seul cette préoccupation funeste. Julie, candide et pétulante enfant, sentait chaque jour s'assombrir sa gaîté, s'effeuiller son franc et joyeux caractère. Ne pouvant pénétrer une douleur qui s'entourait de mystère, elle comprit qu'il fallait se résigner; elle en épousa donc la moitié sans la connaître, évitant ces heures d'isolement où, loin de s'épancher, se froissaient et se resserraient leurs ames; elle n'appela plus de ses vœux que les momens où elle avait à s'occuper auprès de lui.

Dans les derniers jours de septembre 1768, durant la marée équinoxiale, ils étaient descendus tous les deux pêcher dans les rochers du nord.

La journée au matin était admirable. Un rayon de juillet lustrait le ciel, dont une aube piquante avait épuré l'azur; ce ne fut que vers le milieu de la journée qu'une brume légère vint en obscurcir la sérénité ; mais ces vapeurs ne firent que doubler le poids d'une atmosphère qu'embrasait le soleil : pas un souffle n'animait l'air où stagnait la chaleur, où semblait dormir la lumière.

La pêche des deux époux n'avait pas été heureuse. A deux heures de relevée, ils n'avaient encore dans leurs paniers que quelques mulets et quelques toupes, lorsque le bruit qu'en passant près d'une mare ils entendirent retentir sous un quartier de rocher, leur donna l'espoir de clore plus heureusement leur marée, s'ils n'en étaient empêchés toutefois par l'orage.

Les vapeurs qui, comme un crêpe transparent des Indes, avaient insensiblement obscurci la clarté limpide du ciel, semblaient à l'horizon se condenser en nuages. De sourds murmures avaient déjà, à plusieurs reprises, excité l'inquiétude des pêcheurs.

Après avoir enlevé le sable et le varech, qui pouvaient s'opposer à l'écoulement des eaux, Pierre, armé d'une de ces pelles de bois creux dont on se sert pour remuer le sel, Julie, avec son panier, se prirent à les épuiser eux-mêmes.

Si le creux n'était point large, il était assez profond pour nécessiter un long travail; ils comprirent qu'il fallait de l'activité et de l'ardeur; et c'était à peine si, dans leur impatience, ils entendaient les longs coups de tonnerre qui commençaient à prolonger et à grossir l'écho des rochers et des cavernes.

A mesure que la chaleur tombait, l'air s'éveillait et frémissait davantage; la mer, dont le flux gonflait les lames, roulait sous la brise plus fraîche avec un sourd et long murmure. Un instinct d'effroi troublait tous les oiseaux marins; les houriques volaient effrayés à travers les rochers, tandis que les mauves et les goëlands jetaient des cris aigres en gagnant la rive.

Pierre et Julie travaillaient toujours. Le clapotement du poisson, qui commençait à se trouver à sec, redoublait leur zèle, et ce bruit leur eût fait aisément oublier l'orage dont les rouges éclairs annonçaient l'approche, s'ils n'eussent entendu celui du flot montant avec une rapidité que lui donnait moins la force de la marée que celle de la brise dont les rafales prenaient à chaque instant la violence d'une tempête.

« Assez puisé, Julie ! Tiens, aide-moi avec le manche de cette bêche; nous allons soulever ce caillou.

— Dépêchons-nous, Pierre ! la mer nous gagne : regarde l'anse !

Digitized by Google

—Cré tonnerre! n'aurions-nous pas le temps... C'est égal, Julie les rochers l'arrêtent : elle ne peut nous cerner; nous courons toujours plus fort qu'elle. »

Et reprenant avec précipitation leur ouvrage, ils eurent en un instant remué la masse de roc sous laquelle s'agitait un congre. L'eau était trop basse pour qu'ils eussent quelque peine à le saisir; heureusement, car à l'instant même une lame vint de nouveau remplir la mare.

« Donne-moi donc ton croc, Julie? — Tiens! nous avons peut-être mal fait. Quelle brise carabinée! Dépêchons-nous : la mer pourrait bien nous gagner avec cet orage. »

Poursuivis par les vagues, ils fuyaient à travers les rochers.

Si le danger et la rapidité de leur marche eussent permis à Julie de porter les yeux sur Pierre, elle eût frémi de l'expression de terreur qu'avait répandue dans ses traits une pensée soudaine. Le mouvement nerveux dont tremblaient ses lèvres entr'ouvertes, ses yeux éraillés dont les prunelles semblaient fuir sous les paupières, donnaient un air hagard à cette physionomie où tout était épouvante et remords.

C'était sur ce récif, c'était devant ces vagues, que, dix-huit mois auparavant, il fuyait avec Berthe, Berthe qu'il n'avait sauvée des flots que pour l'avilir et la perdre. C'était sous ces falaises qu'il avait profané tout ce que doit révérer de plus saint le cœur d'un homme : amour, reconnaissance, faiblesse! le lâche! il avait flétri tous ces sentimens en s'armant de leur puissance pour briser le cœur d'un enfant! Et parce que ses sermens n'avaient eu de témoin que Dieu, d'autre gage que son honneur, il s'en était ri, et les avait jetés aux vents du ciel, sans penser qu'ils pouvaient retomber sur lui en pleurs de sang. Maintenant, c'est dans son cœur qu'il porte sa peine, dans son cœur où chaque souvenir laisse une angoisse, car chaque souvenir y met un remords.

Glissant à tout moment sur le goëmon, trébuchant sans cesse contre l'anfractuosité des rochers, ce ne fut que couvert d'une sueur froide qu'il atteignit le plain où il s'arrêta tout tremblant.

« Qu'as-tu donc, mon ami?... comme tu es *passé!*... Il n'y a plus de dangers;... vois, nous sommes sous la falaise. »

Ils étaient effectivement sur le banc de galet qui protége l'entrée de la caverne. Non, elle n'avait jamais paru au jeune pêcheur d'un aspect si menaçant et si lugubre. Ces noirs rochers que les éclairs continuels inondaient de clartés blafardes, ces parois, rouges du limon des sources, qui semblaient pleurer du sang; ces profondeurs à qui le bruit du tonnerre donnait des voix sourdes, empruntaient un caractère si funèbre à ses souvenirs, qu'il sentait comme une fascination superstitieuse lui glacer l'ame.

« Entre donc, la pluie tombe à grosses gouttes, le vent nous couvre de frimas; nous pourrons attendre dans la caverne.

—Non, je n'entrerai pas!... je n'entrerai pas!...

— Qu'as-tu donc, Pierre?... comme tu es pâle!... Tu trembles; il faut que tu aies quelque chose. Dis-le-moi, Pierre, tu me fais peur.

— Viens-t'en! ne restons pas là, Julie! viens-t'en! Oh! tu ne sais pas ce que je souffre... j'en mourrais. Viens-t'en! »

Et, hors de lui, il entraînait la pauvre Julie, qui ne pouvait comprendre cette soudaine terreur.

« Mais, non, je ne sais pas ce que je fais. Tu ne pourrais jamais gravir cette montée; reste plutôt, Julie, reste...

— Moi, Pierre! que ce ne soit pas moi qui te retienne; ne crains rien, je l'ai déjà montée, et plus d'une fois, va! Monte toujours, je te suivrai; n'aie pas peur. »

Tous deux gravirent ce versant, dont la tempête rendait la pente plus dangereuse. Ce ne fut qu'en s'élevant de pointe en pointe, en se tapissant dans les cavités, en se cramponnant aux saillies, qu'ils purent s'élever dans cette sente, qui se tordait comme un serpent aux flancs escarpés de la falaise. Pierre allait bientôt en toucher la cime, lorsqu'un rire aigre, sec, strident, déchirant comme un cri d'aigle, aigu comme le son d'une lame qui se brise, lui fit subitement lever les yeux. Ses cheveux se dressèrent sur sa tête, un frisson mortel transit tout son corps.

C'était Berthe!

L'orage était dans toute sa force; les coups de tonnerre se succédaient avec tant de rapidité, qu'ils semblaient éclater sans intervalle; le sifflement du vent, qui tombait par bouffées terribles, se faisait seul entendre au milieu de ce fracas du ciel.

Berthe, elle, semblait avoir retrouvé quelque vie dans cette crise, où tout était vertige et destruction, comme dans son cœur. La tempête roulait ses cheveux flottans autour de son corps, dont le vent emportait les vêtemens en lambeaux; les éclairs tourbillonnaient sur sa tête, qu'elles éclairaient d'une lumière phosphorescente et verdâtre; et la folle semblait être dans son élément, au milieu de cette atmosphère de tempête et de flammes.

Pierre, effrayé, put murmurer à peine ces mots qui expirèrent sur ses lèvres :

« Grace! grace!

— Grace! répéta Berthe avec ce rire satanique qui avait glacé Pierre d'épouvante, grace! » Un éclair d'intelligence avait à ce dernier mot traversé ses yeux. Quand je me traînais à tes genoux pour te demander l'honneur et la vie, je te criais aussi grace, moi! Grace pour ma mère, pour mon enfant... notre enfant, Pierre! C'était pour eux que je te criais pitié! pitié!... Tu les as tués.

Digitized by Google

— Ah! pardon!...

— Et le voilà aujourd'hui à mes pieds! C'est lui maintenant qui me crie pardon!... »

L'expression de désespoir qui détraquait toute cette figure sembla faire place à une émotion plus douce.

« Eh bien! oui,... je suis bonne!... Oh! oui... si Dieu a mis de la dureté dans vos cœurs, à vous, hommes, c'est dans nos cœurs de femme qu'il a mis la pitié : oui, Pierre, le ciel en est témoin, avant que nous mourrions, je te pardonne. »

Et, prononçant ces mots, elle se précipita sur le malheureux. En vain, dans une étreinte convulsive, voulut-il se retenir au roc, les parois du rocher s'échappèrent de ses doigts sanglans. Julie, tremblante, dans une des cavités de la falaise, le vit rouler, bondir de saillie en saillie, et se briser sur les récifs avec le cadavre de la folle.

FULGENCE-GIRARD.

Flibustiers.

Les flibustiers n'avaient d'abord ni vaisseaux ni munitions, pas même de barques, et ils ignoraient l'art d'en construire; l'argent leur manquait également; leur caractère résolu et entreprenant suffisait à tout : nous avons dit comment ils se procuraient des barques; ils eurent en peu de temps des navires et même des vaisseaux de guerre.

Les parages qu'ils avaient choisis leur étaient singulièrement favorables; il s'y trouvait une quantité de ports naturels, de golfes, de baies, de criques, de petites îles, et de côtes dont les abords, faciles pour leurs légers bâtimens, présentaient mille dangers aux gros vaisseaux, qui n'osaient s'y hasarder.

Les excursions systématiques des flibustiers commencèrent vers l'année 1660, et continuèrent jusqu'à la fin du dix-septième siècle; on en remarque encore dans le dix-huitième, mais elles se firent sans ordre, n'offrirent aucune importance, et n'obtinrent que des résultats tout-à-fait insignifians.

Les premiers de ces pirates ne furent que de simples *écumeurs de mer;* ils étaient loin de prévoir que leurs successeurs deviendraient formidables pour l'Espagne et pour l'Amérique espagnole. Ils sortaient alors de l'Océan-Occidental, pour entreprendre de longues courses; ils allaient aux îles du *Cap-Vert* et jusqu'en *Guinée;* il en est même qui poussèrent jusqu'aux *Indes-Orientales*. Quand ils avaient réussi dans leurs entreprises, ils se rendaient à *Madagascar*, et dissipaient là leur butin dans les débauches.

Plus tard, les flibustiers adoptèrent un meilleur système; les *Indes-Occidentales* devinrent le principal théâtre de leurs exploits, et leurs lieux de retraite furent *Saint-Christophe*, puis *la Tortue*, *Saint-Domingue* et *la Jamaïque*.

Un fait suffira pour donner l'idée du courage et de l'audace de ces hommes extraordinaires. Un Français de Dieppe, *Pierre Legrand*, capitaine d'une barque qui contenait tout au plus vingt hommes, rencontra près du cap Tibron, à la pointe occidentale de Saint-Domingue, un gros vaisseau espagnol monté par un équipage de deux cents hommes, et fort de cinquante-quatre canons; c'était le vice-amiral des galions d'Espagne, séparé de sa flotte. Pierre fit jurer à chacun de ses hommes de prendre le vaisseau ou de périr; ils n'avaient d'autres armes que des pistolets et des épées : le soir, ils se préparèrent à l'attaque, et pour se mettre hors d'état de manquer à leur serment, avant de monter à l'abordage ils sabordèrent leur barque, la laissant couler avec tous les objets qu'elle contenait.

Au même instant, ils grimpèrent sur le pont du vaisseau avant d'avoir été aperçus, se jetèrent avec impétuosité sur l'équipage, qui était loin de s'attendre à une pareille surprise, s'emparèrent en quelques minutes des armes et de la sainte-barbe, et firent prisonniers les officiers, qui jouaient tranquillement aux cartes dans la chambre du capitaine. *Ce sont des démons venus par les airs!* disaient les Espagnols stupéfaits en tombant à genoux et faisant le signe de la croix; car ils ne voyaient point la barque qui les avait amenés; et deux cents hommes bien armés se rendirent à vingt aventuriers!

Pierre fit un grand butin, mit à terre la plus grande partie de l'équipage espagnol, et passa en France, renonçant à son aventureux métier, pour y jouir paisiblement de sa fortune.

Les Espagnols, effrayés des progrès des flibustiers, armèrent deux vaisseaux de guerre pour protéger leur commerce : cette précaution leur devint plus funeste qu'utile; car, au lieu de continuer à marcher isolément, les *Frères de la côte* commencèrent à concentrer leurs forces, à réunir plusieurs navires pour une même expédition, et leurs pirateries n'en furent que plus formidables et plus ruineuses.

EXPÉDITION DE FLIBUSTIERS DANS LA BAIE DE VENEZUELA.

Une terreur générale régnait dans les colonies espagnoles; aucun navire n'osait se mettre en mer, si fin voilier qu'il fût, car c'eût été une prétention absurde que de penser disputer de vitesse et de ruse avec les croiseurs aventuriers; équipage nombreux et batteries bien servies n'étaient pas une meilleure garantie, car il n'y

Digitized by Google

avait point d'exemple que les *Frères de la côte* eussent jamais reculé devant la partie la plus inégale; ils ne calculaient point matériellement les chances d'une victoire : audace, impétuosité, intrépidité, tels étaient les seuls poids qu'ils s'occupassent de mettre dans la balance, et le bâtiment qu'ils attaquaient était toujours un bâtiment pris.

Les Espagnols avaient espéré que, fatigués de victoires et de vengeances, enrichis enfin par un butin sans cesse renouvelé, les flibustiers s'arrêteraient, ou du moins s'énerveraient; ils s'étaient trompés. Pas un navire dehors qui ne fût presque aussitôt capturé. Ils résolurent alors de se renfermer dans leurs colonies, composant ainsi autant de petits États isolés, et renonçant à tout ce que leurs fréquentes communications leur procuraient auparavant de force, de commerce et de richesses : leur but, en prenant une telle résolution, était de tuer par l'inaction des adversaires que le combat leur montrait toujours supérieurs : nouvelle erreur. Ne trouvant plus d'Espagnols à chasser sur mer, les flibustiers eurent bientôt pris leur parti; la pensée leur vint que le courage qui les avait rendus maîtres de la navigation n'obtiendrait pas sur terre un moindre succès. Mais il y avait à enlever des forts bien approvisionnés, à réduire des garnisons nombreuses et bien armées; ce n'était plus à faire le métier d'un voleur qui arrête le voyageur au passage, lui mettant le pistolet sous la gorge, et demandant la bourse ou la vie : c'était la guerre, la guerre avec toutes ses tactiques, toutes ses prévoyances et tous ses hasards.

Loin de reculer devant ces difficultés, nos flibustiers entrèrent résolument dans la nouvelle carrière qu'ils se créaient. Nous les suivrons dans leurs expéditions aussi fertiles en prodiges que nos guerres les plus célèbres, et au milieu desquelles surgissent de grandes figures que n'auraient point fait pâlir, dans d'autres cadres, les noms des Pierre le Grand, des Charles XII et des Bonaparte.

La première de ces expéditions qui eut de l'éclat fut conçue et exécutée par l'Olonnais et Michel le Basque. L'Olonnais, qui, de simple engagé, s'était élevé par sa bravoure au rang de commandant, venait, avec deux canots et vingt-deux hommes d'équipage, d'enlever une frégate espagnole; Michel, distingué déjà par un grand nombre d'actions éclatantes, venait encore de s'emparer d'un vaisseau de guerre chargé de cinq millions de livres, sous le feu même du canon de Porto-Bello.

Un projet, formé et exécuté par ces deux célèbres aventuriers, ne pouvait qu'inspirer de la confiance; aussi à peine eurent-ils fait publier qu'ils allaient entreprendre une expédition dans laquelle il y aurait à acquérir en même temps gloire et profit, que, de tous côtés, vinrent se joindre à eux un grand nombre de *Frères de la côte*. Moyse Vauclin fournit une frégate de dix canons, montée par quatre-vingt-dix hommes; Du Puits, une frégate de même force, nommée *la Poudrière*, chargée surtout de poudre, de munitions et d'argent; Pierre Legrand, un brigantin portant quarante hommes. La frégate espagnole enlevée par l'Olonnais, forte de seize canons et de cent vingt hommes, et la frégate de Moyse Vauclin, formaient le noyau de cette flotte, complétée par le vaisseau de guerre de Michel le Basque, et deux barques ayant quarante hommes d'équipage chacune; force totale : sept voiles et quatre cent quarante hommes armés chacun d'un fusil, de deux pistolets et d'un sabre. Jamais escadre aussi nombreuse, jamais armée aussi considérable, aussi vivante d'énergie et d'assurance de succès, n'avaient été réunies par les flibustiers : c'était, partout où ils iraient, victoire certaine pour eux, défaite et mort pour l'ennemi. L'enthousiasme devint tel, que plusieurs Français, qui n'étaient point *Frères de la côte*, et les deux neveux du gouverneur de l'île de la Tortue, n'hésitèrent point à faire partie de l'expédition.

L'Olonnais reçut le titre d'amiral, Moyse Vauclin celui de vice-amiral, et le commandement des forces sur terre échut à Michel le Basque, sous les ordres duquel l'Olonnais s'engagea à combattre comme simple volontaire.

L'Olonnais et Michel passèrent une revue générale de leurs forces, et firent connaître alors le but de l'expédition : c'était d'aller surprendre la ville de Maracaïbo, située dans la province de Vénézuela, sur le bord du lac de Marecaye, et de dévaster tous les établissemens formés sur les rives de ce lac.

La baie de Maracaïbo et de Venezuela est comprise entre le cap Saint-Romain et le cap Coquibacoa; son étendue est de douze à quatorze lieues; dans son fond on rencontre deux petites îles, d'une lieue de tour chacune environ, entre lesquelles passe, comme dans un canal, le grand lac de Marecaye, pour se décharger dans la mer. Au-devant de ces deux îles, à l'endroit où les eaux du lac vont se mêler à celles de la mer, s'est formé un banc de sable nommé *la Barre* par les Espagnols. Sur l'une de ces îles, nommée l'*île des Ramiers*, était élevé le fort qui défendait l'entrée du lac; sur l'autre était placée la vigie dont elle tirait son nom.

Le lac de Marecaye, alimenté par plus de soixante-dix rivières, a une longueur de soixante lieues, et compte trente lieues dans sa plus grande largeur. Le côté du levant, terre basse presque toujours inondée, ne présentait de points remarquables que la *Pointe de la Brite*, où se trouvaient quantité de ramiers et quelques habitations; *Barbacoa*, occupée par des Indiens pêcheurs, qui construisaient leurs maisons sur des arbres; et l'opulent bourg de *Gibraltar*, qu'enrichissaient

Digitized by Google

son tabac et son cacao, et qui communiquait avec plusieurs villes situées au-delà de très-grandes montagnes toujours couvertes de neiges.

Sur le côté opposé du lac, à six lieues de son embouchure, semblait se mirer dans les eaux une ville élégamment bâtie; c'était Maracaïbo, que rendait florissante son commerce de cuirs, de cacao et de tabac; elle avait une population de quatre mille habitans, parmi lesquels on pouvait compter huit cents hommes en état de porter les armes. Là venaient se réunir les produits de tous les établissemens qui environnent le lac, pour être chargés sur les navires qui venaient d'Espagne les acheter à Maracaïbo. Aussi était-ce un endroit renommé par sa richesse, habité et fréquenté par de gros commerçans et quelques riches bourgeois. Quel appât puissant pour des flibustiers, qui pourtant appréciaient leur proie plus encore par la perte qu'ils allaient faire subir aux Espagnols que par le gain qui en résulterait pour eux-mêmes !

L'Olonnais prit ses mesures pour n'arriver devant la barre du lac qu'à la pointe du jour; son dessein était de débarquer avant que les Espagnols eussent pu se mettre sur la défensive. Cette partie de son plan ne réussit point : la vigie l'aperçut, et fit un signal au fort, qui tira quelques coups de canon pour avertir les habitans de la ville de l'approche de l'ennemi. L'Olonnais se hâta de faire débarquer tout son monde; Michel le Basque prit le commandement, et ce petit corps d'armée marcha en bon ordre et d'un pas résolu sur le fort, que défendaient quatorze pièces de canon et une garnison de deux cent cinquante hommes bien fournis de munitions. L'attaque fut vive, la défense opiniâtre; les Espagnols étaient abondamment pourvus de tout ce qui devait rendre leur résistance victorieuse; mais, du côté des flibustiers, l'audace et l'intrépidité suppléaient à l'insuffisance des ressources : ce fut en leur faveur que se décida la victoire quelque temps douteuse. Le fort fut emporté, les canons encloués, la garnison passée au fil de l'épée.

Maracaïbo était à six lieues de là; on s'y rendit sans perdre un moment. Mais à peine le premier coup de canon s'était-il fait entendre, que les habitans, sans attendre l'issue d'un combat dont il leur paraissait inévitable que les flibustiers sortissent victorieux, s'étaient hâtés d'emballer leurs effets les plus précieux, en avaient chargé tout ce qu'ils avaient pu réunir d'embarcations; et enfin ils venaient d'abandonner la ville pour passer à Gibraltar, lorsqu'arrivèrent Michel et l'Olonnais.

On peut juger quels furent le désappointement et la colère des vainqueurs, lorsqu'en entrant dans cette ville où ils avaient rêvé une si belle fortune à recueillir aux dépens des Espagnols, ils n'y rencontrèrent que des ouvriers et des indigens. Cependant il y avait une grande quantité de magasins remplis de vins et de comestibles; ce fut une consolation dont les flibustiers tirèrent parti pendant quinze jours qu'ils passèrent dans de continuels festins. Las enfin de la débauche, ou plutôt ayant épuisé tous les moyens de s'y livrer, ils songèrent que, pour tirer quelque avantage de leur victoire, ils ne devaient pas s'en tenir à Maracaïbo; ayant appris des pauvres gens abandonnés dans cette ville que les riches s'étaient réfugiés à Gibraltar, ils se rembarquèrent et firent voile vers l'autre côté du lac.

Les quinze jours passés à Maracaïbo, et trois jours de traversée, avaient laissé aux Espagnols le temps de préparer leurs moyens de défense, et cette fois ils furent plus complets et beaucoup mieux dirigés que la première. Un fort avait été élevé, présentant de front six pièces de canon; sur le rivage étaient disposés des gabions, au moyen desquels on pouvait tirer sur l'ennemi, sans craindre d'en être atteint.

Les flibustiers débarquèrent; mais, à la vue de cet appareil formidable de défense, ils hésitèrent un moment. L'Olonnais proposa de se jeter dans les bois, et de revenir, après un long circuit, prendre les Espgnols par-derrière : ceux-ci avaient prévu qu'un pareil projet pourrait être formé et mis à exécution. Les flibustiers trouvèrent donc toutes les avenues obstruées par de grands arbres jetés bas, dont on avait fait des barricades; d'ailleurs, tout le pays était inondé : impossible de faire un pas sans enfoncer jusqu'aux genoux dans la vase. Il fallut se résoudre à marcher directement sur le fort; encore ne trouva-t-on pour y conduire qu'un chemin où six hommes seulement pouvaient avancer de front. Tant de contrariétés, loin d'abattre le courage des aventuriers, ne firent que l'irriter, et ils s'élancèrent tête baissée par la seule voie qui leur était ouverte.

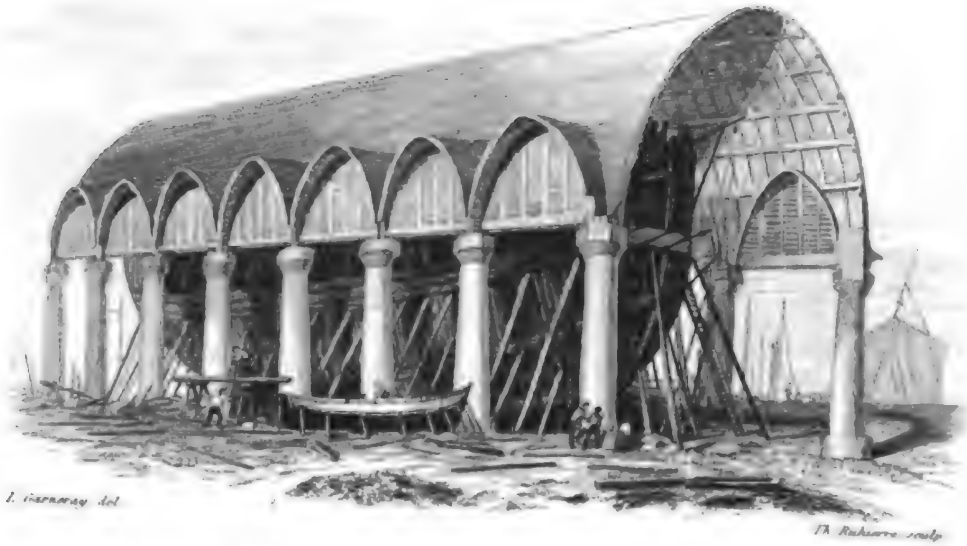
« Frères, s'écria l'Olonnais, courage ! Il nous » faut ici vaincre ou mourir. En avant ! Si je succombe, ne vous ralentissez pas ! »

Ils n'étaient plus qu'à une portée de pistolet du fort, lorsque tout-à-coup le terrain s'enfonça sous leurs pieds, et ils restèrent quelque temps embarrassés dans la boue, ne pouvant avancer ni reculer. Alors roula sur eux le feu, vigoureusement nourri, de vingt pièces de canon et de toute la mousqueterie des Espagnols : ce fut un horrible moment à passer; l'Olonnais et Michel virent tomber autour d'eux leurs plus braves compagnons.

« Vengez-nous ! criaient les mourans; courage ! « la victoire vous restera ! »

Et ceux que les boulets et les balles avaient respectés, excités par les cris de vengeance de leurs frères abattus, sentirent redoubler leurs forces. Jonchant le chemin de branches d'arbres, ils parvinrent à se faire des points d'appui, et arrivèrent jusqu'au premier retranchement qu'ils

Digitized by Google



Cale couverte de L'orient

T. 1er P. 173

La Somnambule

T. 1er P. 174

Digitized by Google

enlevèrent en quelques minutes. Le second fut enlevé presque aussitôt de la même manière, et les flibustiers restèrent maîtres du champ de bataille, entourés de cadavres et de blessés.

Six cents Espagnols se trouvaient réduits à cent, qui furent faits presque tous prisonniers. Quatre cents avaient péri; cent étaient hors de combat, pas un officier n'avait échappé. Du côté des vainqueurs, il y avait cent hommes tués ou blessés. L'Olonnais et Michel, que l'on avait rencontrés partout où le danger était le plus grand, avaient eu le bonheur de ne recevoir aucune blessure.

Après la défaite des Espagnols, Gibraltar n'avait à opposer aucune résistance, et le pillage devint la seule occupation des aventuriers. Six semaines furent employées à chercher dans les bois l'or et l'argent que les habitans y avaient cachés, et à donner la question aux prisonniers pour leur faire déclarer les lieux où les objets précieux avaient été enfouis. Le résultat ne répondit point aux espérances de l'Olonnais, qui proposa de se rendre à Mérida, l'une des villes avec lesquelles Gibraltar faisait le plus de commerce. Mais une route de quarante lieues au travers de terres noyées, et de montagnes à franchir, effrayèrent toute sa troupe, qui commençait à sentir le besoin du repos, et l'Olonnais se vit forcé de renoncer à ce projet; il s'en vengea sur Gibraltar. Les principaux habitans ayant hésité à répondre à la demande d'une rançon pour ce malheureux bourg, le feu fut mis aux quatre coins, et en moins de six heures il fut entièrement consumé. Puis, ayant fait venir les prisonniers, l'Olonnais les prévint qu'il les ferait livrer eux-mêmes aux flammes s'ils ne se hâtaient de prendre les mesures nécessaires pour acquitter leur rançon.

De retour à Maracaïbo, l'Olonnais leur commanda de lui faire apporter cinq cents vaches grasses : il fut obéi sur-le-champ; la rançon exigée pour la ville fut même comptée avant l'expiration du délai fixé, car menace avait été faite de brûler Maracaïbo si l'on éprouvait le moindre retard, et les Espagnols avaient pu se convaincre à Gibraltar que les flibustiers étaient de parole.

Outre le rachat, les églises furent démolies et leurs ornemens enlevés : tableaux, sculptures, cloches, tout, jusqu'aux croix des clochers, fut embarqué par les flibustiers, pour décorer une chapelle qu'ils avaient l'intention d'élever dans l'île de la Tortue.

N'étant plus retenus sur une terre où il ne restait plus rien à détruire, les *Frères de la côte* remontèrent sur leurs vaisseaux, et se rendirent aux Gonayves, pour y répartir entre les blessés les indemnités réglées par la *charte-partie*, et faire le partage du butin. Estimé ou converti en argent, il s'élevait à environ cent mille écus; il avait été fait pour plus d'un million de dégâts.

Ce gain, si promptement acquis, fut encore plus promptement dissipé, et il fallut songer à une expédition nouvelle.

DEMOLIÈRE.

La Cale couverte.

Avant d'appartenir à la mer, sur laquelle il flotte maintenant, beau, gracieux et redoutable, le vaisseau dont la masse nous étonne, a pris naissance sur la terre ferme du rivage. Là, sur un terrain consolidé et légèrement incliné par l'art et la prudence, il a grandi pièce à pièce, sans altérer, par son poids énorme, la pente du sol si nécessaire à la première impulsion qui le livra un jour à l'Océan.

A peine sur la cale maternelle commençait-il à développer le squelette de sa vaste structure, que déjà les soins et la prévoyance de l'art, imposés par la nature des destinées réservées plus tard au vaisseau naissant, procédaient aux moyens conservateurs qui devaient en assurer la longue durée; et d'abord les gradations de son accroissement étaient divisées par des repos, durant lesquels l'action de l'air, en séchant et durcissant le bois de ses pièces composantes, absorbait dans ces bois un reste de sève devenue pour eux un acide mordant et destructeur; en même temps que chaque pièce était recouverte, sur toutes ses faces, de corps onctueux propres à en resserrer les pores et à prévenir les effets nuisibles de sa spongiosité. Mais tous ces soins, quelque répétés qu'ils fussent, s'exerçaient sur un objet en plein air, et étaient combattus et en partie annulés par l'intempérie plus active du temps et des saisons. Le vaisseau, exposé sans abri à tous les accidens de l'atmosphère, était battu de tous les vents, exposant, par une disposition irrémédiable, l'un de ses côtés aux gelées du nord, et l'autre aux ardeurs du midi. Ces successions rapides de températures opposées le frappaient déjà d'un commencement de ruine, quand ses bois criblés de gerçures par une chaleur ardente, ou fendus de gelivures par la rigueur du froid, présentaient des passages à l'humidité, qui allait porter la mort au cœur de chaque pièce. L'embrion se viciait avant d'être formé. Les ouvriers, exposés eux-mêmes aux inclemences du temps, ne produisaient qu'un travail imparfait. Il souffrait donc déjà ce vaisseau dont la vie sera toute de souffrances! Il naissait vieux et infirme ce rempart flottant destiné à des actions de vigueur! Mais une idée simple, et pourtant grandiose, est venue remédier à ces effets déplorables en produisant la cale couverte. Ainsi une toiture hardie

Digitized by Google

et gracieuse, supportée par une colonnade élégante, s'élève de chaque côté de la cale, recouvre de la périphérie de sa surface cintrée le vaisseau qui repose au-dessous. Comme il est bien entre ces colonnes espacées et sous ce toit protecteur! comme tout sera bien fait sous cet abri qui permet d'attendre, sans avoir à craindre la rigueur des saisons! Il recevra, par les entre-colonnemens et par-dessous ce toit aérien, l'influence de l'atmosphère qui circulera autour de sa masse en l'ambiant de ses pressions bienfaisantes. Les pluies, la sécheresse, la froidure, alternant toujours mal à propos, ne l'accableront plus de leurs atteintes funestes. Là, il grandira, il se complétera jusqu'au jour où, arrivé au terme de sa perfection, libre d'entraves et abandonné à lui-même sur la pente qui l'entraîne vers son élément d'existence, il s'élancera de dessous la cale qui le cachait au soleil, et il naîtra au monde pavoisé de drapeaux, de fleurs et de feuillages.

Une cale couverte n'est donc qu'une vaste nef élevée au-dessus des cales de construction, pour préserver des intempéries du temps le vaisseau qu'on y construit. Les premières cales couvertes, quoique remplissant le même but, ne présentaient aucun goût digne du motif. C'étaient de vrais hangars, à toiture angulaire, dont les côtés s'abaissaient pour être supportés par des piliers en bois debout, de peu d'élévation; l'air y circulait à peine, et la clarté du jour nécessaire au travail manquait sous ce toit abaissé. Cette toiture immense nécessitait une charpente d'une combinaison très-compliquée pour en supporter le poids considérable, ce qui alourdissait encore tout le système.

Les cales couvertes qui se construisent actuellement dans les ports de l'Etat, sont des édifices admirables dans leur achèvement, et dignes de leur objet par leur caractère architectonique. Entre les nombreuses cales couvertes que nous comptons aujourd'hui dans nos ports, celle construite à Lorient, au commencement de la paix actuelle, est celle qui mérite le plus de poser comme un modèle dans ce genre, pour la solidité, la grâce et la perfection.

La cale couverte de Lorient repose sur un terrain fouillé et sondé à une grande profondeur, et consolidé dans toute son étendue par un grillage en pièces de bois de chêne, maçonné dans les intervalles. La plate-forme de la cale, destinée à recevoir les tins sur lesquels se pose la quille du vaisseau, est pavée en dalles de granit, avec des heurtoirs ménagés dans leur épaisseur, pour le pied des étaies ou épontilles qui soutiennent la membrure du vaisseau en construction. Des colonnes, élevées sur un terrain d'un plan horizontal de chaque côté de la cale, présentent deux files parallèles, séparées par un espace de 70 à 80 pieds; elles sont élevées en regard l'une de l'autre dans chaque file; elles sont faites avec le beau granit bleu, extrait des carrières sur les bords du Blavet; elles ont 4 pieds de diamètre, sont de l'ordre toscan, et en assises d'un seul bloc du plus beau fini. Un axe en fer traverse toutes les assises dans la longueur du fût de chaque colonne, précaution qui en augmente la solidité. Les chapiteaux sont à peu près à la hauteur du pont du vaisseau élevé sur la cale. C'est sur les chapiteaux des colonnes que s'appuie la toiture arquée qui couvre et achève l'édifice. Cette forme arquée et à plein cintre a suffi pour donner à la toiture, alourdie cependant par les ardoises dont elle est recouverte, la solidité désirable; en sorte qu'elle est dispensée de cette multitude de chevrons croisés, selon une combinaison nécessaire, employés ordinairement pour supporter les toitures angulaires à faces planes. Ainsi toute la charpente du toit de la cale couverte de Lorient consiste en une suite d'arcs égaux, jetés d'une colonnade à l'autre, dont les intervalles sont remplis et recouverts en ardoises. Cette simplicité est savante; elle repose sur le principe de l'impossibilité du contre-arc par les poids supérieurs. Elle donne à l'ensemble du monument une grace et une légèreté qu'on admire.

Le port de Brest compte plusieurs cales ou bassins couverts, d'une hardiesse et d'une beauté remarquables, et surtout la cale couverte de Recouvrance.

On conçoit, d'après ce qui vient d'être dit, les nombreux avantages des cales couvertes. Ils sont si bien sentis, que déjà les ports de commerce en possèdent, et que le port de Bordeaux en compte plusieurs sur ses deux rives.

P. Lugo.

Le Somnambule.

Le chasse-marée *le Somnambule* quitta le port de Dieppe, le 18 octobre 1810, par le plus joli temps que puisse désirer un corsaire, une brise gaillarde et une mer houleuse.

Cette embarcation était *acastillée*, comme disent les marins, avec une coquetterie que l'on ne rencontrait point habituellement dans les *coursiers* de cette époque. Elle se faisait remarquer surtout par le contraste qui naissait de la sévérité de l'un de ses côtés, noir comme un morceau d'ébène, tandis qu'une large batterie se développait en écharpe jaune sur son autre bord.

Vive et légère, elle filait hardiment sous ses voiles latines, orientées au vent-arrière comme les ailes d'une mauve prête à se poser sur les flots, quand la voix d'un matelot en vigie signala

Digitized by Google

deux bricks cinglant a poulaine vers la terre.

A leur marche, *le Somnambule* dut les estimer deux prises faites dans la nuit par d'autres corsaires français; aussi son capitaine, M. *Sauvage*, ne crut-il pas devoir modifier sa route. On eût pu cependant observer que leur mâture, par son élévation, n'était pas celle de deux bâtimens de commerce.

M. F. Lecomte, ex-lieutenant de compagnie dans le 13e de la flottille et second dans le *Somnambule*, ne partagea point long-temps la sécurité à laquelle, sur les premières probabilités, s'était abandonné l'équipage. Ayant distingué que l'un des navires signalés avait mis le cap au large, tandis que l'autre continuait de courir sur eux, il fit remarquer au capitaine que la manœuvre de ces navires n'était aucunement celle de bâtimens capturés, dont les efforts doivent exclusivement tendre à gagner un port ami, le plus rapidement possible.

Que la gravité de cette considération ne fût pas appréciée par M. Sauvage, ou que, vanité d'âge et de hiérarchie, il ne voulût point faire fléchir sa détermination sous les avis d'un jeune officier, il ne tint point compte de la justesse de ce conseil. Mais, comme un plus long ajournement de cette remarque pouvait compromettre l'armement et l'équipage, celui-ci crut devoir insister; il lui fit observer que l'intention de l'ennemi était évidemment de leur couper la retraite; que les instructions spéciales de leur mission étaient d'éviter la rencontre de tout bâtiment militaire pour ne courir que sur les navires marchands; qu'en tous cas un engagement de leur frêle embarcation avec l'aviso qui voguait à leur rencontre ne pouvait avoir d'autres résultats pour eux qu'un glorieux désastre.

Comme le courage de l'enseigne Lecomte était assez connu pour qu'aucun soupçon de faiblesse ne pût planer sur son avis, le capitaine, après une longue hésitation, se décida enfin à virer de bord. — L'ordre donné, la manœuvre fut aussitôt exécutée, et le chasse-marée, orientant sa voilure pour serrer le vent le plus près possible, se pencha légèrement sur la mer que creusait la brise, et prit chasse devant l'ennemi.

Le Somnambule était à peine *appletté* le cap sur terre, que le lieutenant, officier d'un âge avancé, dont les épaulettes du jeune second avaient aigri la jalousie, profita de cette circonstance pour attaquer son influence et s'élever contre sa trop prudente timidité. Ces murmures désapprobateurs ne tardèrent pas à circuler parmi l'équipage. — Le lieutenant a raison, répétaient les plus ardens; il est inutile de se mettre en mer si l'ombre du premier navire doit faire prendre la fuite; il fallait rester amarré dans le port si l'on ne voulait s'exposer à aucun danger: car ce n'est pas ainsi que l'on fait fortune.

Ces propos vinrent aux oreilles du capitaine. Il reconnaissait toute l'injustice de ces imputations; son devoir était donc de les faire cesser; mais il ne trouva point assez de fermeté dans son caractère pour leur imposer silence. Toute la réputation d'un officier de course se fondait alors sur son intrépidité; il craignit de compromettre la sienne, en faisant rejaillir les soupçons sur lui-même. Cette considération détermina sa conduite.

Décidé à subir toutes les conséquences d'une imprudence inutile, plutôt que de placer son honneur sous la solidarité d'une manœuvre dont il avait pourtant reconnu l'urgence, il ordonna de reprendre course sur l'ennemi.

Ce nouvel orientement ne fut pas heureux; le beaupré du chasse-marée ayant été rompu par un coup de mer, force fut bien de tourner au plus vite l'avant à la terre.

L'Anglais ayant eu connaissance de l'avarie que *le Somnambule* avait essuyée dans sa marche indécise, largua ses ris de croiseur, mit au vent ses perroquets, gréa ses bonnettes, et laissa arriver avec une rapidité qui sembla d'autant plus grande, que la marche de l'embarcation française s'était plus ralentie.

Outre le désavantage que, dans une allure au plus près, la perte de son beaupré causait au *Somnambule*, ce petit navire avait une telle ardeur, que la privation de son foc l'avait forcé de diminuer aussitôt de toile sur l'arrière.

L'ennemi ne tarda donc pas à le gagner. Cependant le bâtiment chasseur, ayant laissé trop arriver, au lieu de se tenir par le travers du chasse-marée, qu'il eût pu écraser sous ses boulets, était insensiblement tombé dans sa hanche de tribord, position d'où il ne pouvait l'attaquer que de son canon de chasse et de sa fusillade.

Ce fut avec ces armes qu'il ouvrit le feu.

Le capitaine Sauvage ayant appelé un officier à la barre, Lecomte se présenta pour occuper ce poste de danger, qu'il conserva après même que la mort de ce chef, atteint d'une balle, l'eut investi du commandement.

L'habileté qu'il déploya dans la gouverne de son navire ne put être égalée que par la résolution et l'intrépidité que nécessitait une telle manœuvre sous le feu aussi rapproché de l'ennemi. Placé à portée d'espingole de l'aviso anglais, il était parvenu, quoique désemparé d'une voilure qui lui eût été si nécessaire, à maintenir la même distance entre son chasse-marée et le croiseur anglais. Atteint d'un biscaïen qui lui traversa les deux cuisses, il ne désespérait pas encore de gagner le port de Dieppe, malgré la grêle de balles qui sifflait, pleuvait et ricochait sur son pont, lorsqu'un boulet vint couper son mât de misaine au moment même où un autre boulet traversait la faible barque dans ses fonds.

Une résistance plus longue eût été impossible, et il fallut amener le pavillon français sur ce

Digitized by Google

bateau qui coulait bas. Mais le second capitaine eut du moins la joie, peu après qu'un cartahu de la grande vergue l'eut hissé sur le pont de la corvette, de voir *le Somnambule* sombrer et échapper ainsi à l'ennemi. AMÉDÉE GRÉHAN.

UNE

Campagne de La Pérouse.

Le nom de La Pérouse brillera plus d'une fois dans les pages de la *France Maritime*. La part qu'il prit à plusieurs combats honorables pour la marine française sera mentionnée dans les divers fragmens historiques dont ces affaires formeront le sujet. Dans la relation qu'on va lire, il figure en première ligne, et c'est ce qui a déterminé notre préférence. Il nous a paru convenable d'introduire La Pérouse sur la scène dans une occasion où il remplit le rôle le plus éminent : dès-lors, l'entreprise contre les établissemens anglais de la baie d'Hudson venait se placer sous notre plume. C'est en effet la seule où La Pérouse ait été investi du commandement en chef, avant que la sagacité admirable de Louis XVI eût dicté à ce prince le choix qu'il fit de lui pour diriger l'expédition dont la funeste issue a causé tant de regrets à la nation française, ainsi qu'à tous les amis des sciences et de l'humanité.

La Pérouse se trouvait à Saint-Domingue avec l'arméenava le qui avait heureusement ramené le marquis de Vaudeuil après la désastreuse affaire du 12 avril 1782. Expédié du Cap-Français par cet amiral, il fit voile le 31 mai pour la baie d'Hudson avec une division composée du vaisseau de 74 canons *le Sceptre*, qu'il montait, et des deux frégates de 36 canons *l'Astrée* et *l'Engageante*, commandées par MM. de Langle et La Jaille. Cette division portait deux cent cinquante hommes d'infanterie, quarante hommes d'artillerie, quatre canons de campagne, deux mortiers et trois cents bombes. M. de Rostaing, major d'infanterie, commandait les troupes; M. Lecertain, capitaine d'artillerie, avait la direction de cette arme; M. de Monneron, capitaine au corps royal du génie, devait, en cas de siége, en conduire les opérations, et M. de Mansuy, capitaine-ingénieur des colonies, était chargé de lever les plans des côtes que l'on allait parcourir.

L'époque et le lieu du départ n'avaient pas été convenablement choisis; et La Pérouse, qui, d'après le plan primitivement arrêté, devait partir de Boston le 16 mai, se trouvait en arrière de quinze jours et de plus de cinq cents lieues, et sentait combien ce retard pouvait compromettre le succès de son entreprise, la mer, dans les parages où il devait opérer, n'étant libre des glaces que durant un espace de temps fort court et variable, suivant le plus ou moins de chaleur des étés.

Malgré tous les soins qu'il prit pour accélérer la marche de ses bâtimens et abréger la durée de la traversée, ce ne fut que le 17 juillet qu'il eut connaissance de l'île de la Résolution. Il se hâta de donner dans le détroit d'Hubson.

Ici les difficultés commencèrent. Dès la première journée on rencontra les glaces, et le lendemain les trois bâtimens s'y trouvèrent tellement enclavés que l'on pouvait communiquer à pied de l'un à l'autre. Il fallait, bon gré, mal gré, suivre les mouvemens de cette masse flottante. Lorsque, par intervalle, elle venait à s'éclaircir et laissait quelques vides, on faisait toute la voile possible afin de les franchir et avancer d'autant. Il fallut treize jours de cette navigation aussi fatigante que dangereuse pour passer le détroit. Une fois entré dans la baie, La Pérouse trouva la mer libre et se flattait d'avoir surmonté tous les obstacles ; mais son habileté et sa persévérance devaient être mises à une nouvelle épreuve. A peine eut-il fait quelque chemin qu'il se trouva enveloppé de brumes très-épaisses, et que les glaces flottantes, dont elles annoncent toujours l'approche dans les hautes latitudes, revinrent heurter les bâtimens et les mettre en péril.

Le 3 août, le ciel s'éclaircit ; mais tout l'espace que la vue pouvait embrasser du haut des mâts ne présentait qu'une immense plaine de glace. Voyant que ses bâtimens ne pouvaient ni avancer ni reculer, La Pérouse crut qu'il serait forcé d'hiverner ainsi au milieu de la baie. Dans ce cas, il n'eût point renoncé à son entreprise. Il aurait attendu que le froid eût pris assez d'intensité pour lui permettre de marcher avec ses troupes et son artillerie contre les forts qu'il devait attaquer. Cependant, au bout de deux jours, les glaces commencèrent à se séparer, et l'on apercevait les limites de la *banquise* dans laquelle il s'était trouvé engagé. Il résolut de la franchir en forçant de voiles, quelques risques que pussent courir ses bâtimens. Il y réussit aussi heureusement qu'il l'avait déjà fait dans le détroit, et le 8 au soir, il découvrit le pavillon du fort du Prince de Galles, l'un des principaux établissemens de la compagnie anglaise.

On s'avança la sonde à la main jusqu'à la distance d'une lieue et demie, la prudence ne permettant pas d'approcher davantage avant d'avoir fait faire une reconnaissance exacte des abords de la forteresse et des défenses qu'elle présentait. On s'assura ainsi que les bâtimens pouvaient s'embosser à une très-petite distance du fort. La Pérouse, convaincu que quelques bor-

Digitized by Google

il arrivera en France a la fin d'aoust —
Je Retournerai avec mon vaisseau et une frégate a boston
a a Rodis lond et je Rendrai a mr de Rochambau les 250 hommes
quel nous aura prêtés pour trois mois.

je Remetrai apres avec le plus grand plaisir a mr de Ternay le
Comandement de mon vaisseau et Reprendrai celui de frégate

Lapérouse

Comme l'Expédition ne peut avoir lieu qu'autant que le vaisseau de 50 canons sera arrivé à l'Amérique, tous les ordres relatifs à cette entreprise pourront être remis au commandant du vaisseau: ce qui donnera du temps pour les préparatifs à ordonner pour en annoncer l'objet.

Le Chr de Neuvenay

pourrai préférer que Mr de la Jeunesse eut fait emporter avec luy. mais s'il y avoit des retards dans les expéditions qui seront partout

jusqu'au vendredy, il n'y auroit en effet rien de perdu puisqu'il est l'opération de peu du bâtiment qui doit partir a la fin de ce mois, ainsi dit a Mr de la Jeunesse de partir, et qu'a mi des dernières époques il recevra les ordres Convenus

Cartier

itized by Google

dées du *Sceptre* suffiraient pour bouleverser le fort, si les ennemis entreprenaient de résister, voulut auparavant savoir s'ils étaient disposés à la résistance.

En conséquence, il fit tous les préparatifs nécessaires pour opérer une descente pendant la nuit. Cette opération, quoique contrariée par le vent et la marée, s'effectua sans opposition de la part de l'ennemi; et, malgré des moyens de défense qui semblaient lui permettre de résister vigoureusement, il ouvrit les portes du fort à la première sommation. Le gouverneur et la garnison se rendirent à discrétion. La Pérouse fit sur-le-champ brûler cet établissement.

Cette première partie de son entreprise étant accomplie, La Pérouse mit à la voile le 11 janvier pour aller attaquer le fort d'Yorck. Il ne parvint à s'en approcher qu'en triomphant de toutes les difficultés que présente la navigation sur une côte inconnue, remplie de bas-fonds et parsemée d'écueils. Le 20 août, après avoir couru des dangers de toute espèce, *le Sceptre* et les deux frégates jetèrent l'ancre en vue du fort, à environ cinq lieues de terre.

N'ayant rien à craindre par mer des ennemis, La Pérouse laissa ses bâtimens à la garde de M. La Jaille, et, accompagné de M. de Langle, partit avec les embarcations qui portaient les troupes et l'artillerie, afin de diriger lui-même les opérations contre le fort, qu'il avait résolu d'attaquer du côté de terre.

Le fort d'Yorck a été construit sur une île nommée île Des Hayes, située à l'embouchure d'une grande rivière qu'elle divise en deux branches; celle qui passe devant le fort s'appelle la rivière Des Hayes, et l'autre la rivière de Nelson. La Pérouse ayant appris que tous les moyens de défense étaient établis sur la première, à l'embouchure de laquelle était en outre mouillé un bâtiment de la compagnie d'Hudson, armé de 26 canons, se décida à tourner la position et à aborder l'île par la rivière de Nelson.

Le 21, le débarquement eut lieu avec une grande difficulté, à cause de la nature du terrain, le rivage étant couvert, jusqu'à la distance d'un quart de lieue dans les terres, d'une vase molle où l'on enfonçait quelquefois jusqu'aux genoux; on eut surtout une peine extrême à mettre l'artillerie à terre. Du point où l'on était descendu il y avait, pour gagner le fort, quatre lieues à faire, dont une partie en traversant des bois et des marais où il n'existait aucun chemin. Avant de se mettre en marche, il fallut que les ingénieurs s'occupassent d'en tracer un à la boussole, et les troupes s'établirent au bivouac. Dans la nuit, il survint un coup de vent qui causa à La Pérouse de vives inquiétudes sur le sort de ses bâtimens. Il chercha à les rallier de sa personne, mais ne put y parvenir que le lendemain, dans un moment de calme, qui fut suivi d'un second coup de vent plus violent que le premier. Durant quelques jours, les tempêtes se succédèrent presque sans interruption. Les bâtimens de la division éprouvèrent de fortes avaries, rompirent des câbles et perdirent des ancres, et *l'Engageante* fut sur le point de se perdre corps et biens.

Pendant ce temps, les troupes étaient arrivées, après une marche des plus pénibles, devant le fort d'York, qui leur fut livré sans résistance. Un troisième établissement, le fort Severn, se rendit également à la simple approche des troupes françaises.

Ces deux derniers forts furent détruits comme l'avait été le premier.

La Pérouse fit embarquer sur les bâtimens de la division autant de pelleteries et de marchandises de traite qu'ils purent en prendre, et mit à la voile, emmenant avec lui les trois gouverneurs et les garnisons anglaises.

Le défaut absolu de résistance de la part de l'ennemi enleva à cette expédition tout l'éclat qu'elle eût pu avoir comme fait d'armes; mais les obstacles et les périls dont elle fut accompagnée, et l'extrême habileté ainsi que le courage invincible qu'il fallut déployer pour surmonter les uns et affronter les autres, lui assignèrent un rang distingué parmi les plus belles entreprises de la marine française.

C'est en vain que l'on objecta dans le temps, pour rabaisser la gloire de La Pérouse, qu'il n'avait fait que ruiner une compagnie de marchands anglais. Aujourd'hui l'on est parfaitement convaincu que les pertes de ce genre retombent toujours sur la nation en général; qu'attaquer l'Angleterre dans son commerce, c'est lui porter les coups les plus sensibles, et que la prise d'un de ses riches convois lui sera toujours plus funeste que la perte d'une grande bataille navale.

L'expédition de la baie d'Hudson avait été décidée en décembre 1780, et devait avoir lieu dans l'été de 1781; mais, par une fatalité qui s'est trop souvent attachée aux opérations de la marine militaire de France, elle fut retardée d'un an. Ce délai, qui, de bien des manières, pouvait la faire échouer, est une chose qu'on a ignorée jusqu'ici. Ce qu'aucun historien non plus n'a pu dire, faute de le savoir, c'est que le plan de l'expédition avait été conçu par La Pérouse lui-même. On trouvera ci-après ce plan tel que La Pérouse l'avait tracé de sa main, avec des observations de M. de Fleurieu et une note marginale du ministre de Castries. C'est aux travaux de la section historique créée il y a quelques années au dépôt de la marine, qu'on doit la découverte de ces pièces, et d'un grand nombre d'autres documens intéressans enfouis depuis plus de quarante ans au milieu d'une masse effrayante de papiers qui pourrissaient dans les galetas de l'hôtel de la marine.

Digitized by Google

Projet tracé de la main de La Pérouse.

Si l'expédition dont nous nous sommes entretenus m'est confiée, il faut que le commandement du *Fier*, ou du *Sagittaire*, ou de l'*Amphion*, ou du *Sérapis*[1], me soit donné. Le dernier vaisseau est celui qui convient le mieux.

Ce bâtiment doit être doublé en cuivre, et, à moins qu'il ne soit hors de service, je réponds qu'une réparation de huit ou dix jours dans un bassin le rendra propre à tenir la mer encore trois ans, le doublage de cuivre conservant beaucoup les vaisseaux.

Je partirai de Brest avec une frégate, et j'escorterai jusqu'à Boston le convoi destiné à approvisionner l'escadre de M. de Ternay.

J'aurai embarqué sur mon vaisseau six petits canons de campagne, deux petits mortiers de huit pouces et quelques outils nécessaires à un siége. On croira à Brest que ces différens objets sont destinés pour M. de Rochambeau, et on ignorera à Rhode-Island qu'ils sont à bord de mon bâtiment,

Je suppose que je serai arrivé à Boston le 15 mars. Je me joindrai ensuite à M. de Ternay le plus tôt possible, si les ennemis ne s'y opposent point; mais on ne doit pas perdre de vue que, de Rhode-Island à Boston, l'on communique comme de Paris à Compiègne.

Je remettrai à MM. de Ternay et de Rochambeau un paquet qu'ils auront ordre de n'ouvrir que le 15 mai. Ces lettres contiendront l'ordre au général de mer de me détacher avec deux frégates, et au général de terre d'y embarquer cinq piquets d'infanterie de cinquante hommes, avec trente hommes d'artillerie commandés par un bon officier de fortune qui ait fait la guerre.

Ce détachement sera commandé par un colonel que le ministre désignera à M. de Rochambeau. On lui donnera deux capitaines de grenadiers qui aient fait la guerre, et un ingénieur un peu intelligent.

Ces troupes embarquées le 16 mai, je partirai le même soir, si les vents le permettent, et je concerterai avec les généraux de ne faire l'embarquement que lorsque les vents seront bons.

J'arriverai à la baie d'Hudson lorsque les glaces auront débouché, vers la fin de juin.

Si, comme je l'espère, je suis assez heureux pour m'emparer du fort, je le détruirai en entier. Je donnerai aux sauvages ou je brûlerai tous les effets de traite que je ne pourrai emporter, et j'enverrai en France les pelleteries sous l'escorte d'une des deux frégates, sur laquelle sera embarqué le commandant en chef de l'expédition, qui apportera lui-même à Paris la nouvelle de sa propre conquête.

(1) C'était le vaisseau que le fameux Paul Jones avait pris aux Anglais, avec son corsaire *le Bonhomme Richard*.

Il arrivera en France à la fin d'août; je retournerai avec mon vaisseau et une frégate à Boston ou à Rhode-Island, et je rendrai à M. de Rochambeau les deux cent cinquante hommes qu'il nous aura prêtés pour trois mois.

Je remettrai, avec le plus grand plaisir à M. de Ternay le commandement de mon vaisseau, et reprendrai celui d'une frégate.

LA PÉROUSE.

A Paris, le 1er décembre 1780.

Observations de M. de Fleurieu.

D'après ce que M. de La Pérouse vient de me communiquer de la part de Monseigneur, il n'est pas possible d'expédier tout de suite les ordres relatifs à l'expédition dont il s'agit.

Il paraît nécessaire que l'entreprise soit concertée en partie avec M. le prince de Montbarey, puisqu'il faut que ce ministre adresse à M. le comte de Rochambeau des ordres analogues à ceux que Monseigneur adressera à M. de Ternay, afin que le général de terre destine les deux cent cinquante hommes d'infanterie et trente de l'artillerie qui doivent être tirés du corps qu'il commande, et qu'il nomme le colonel et les officiers supérieurs qui doivent commander l'expédition pour la partie qui concerne la *terre*.

J'aurai l'honneur d'observer à Monseigneur que cette entreprise exige un envoi de six pièces de campagne, de deux mortiers, etc., et des outils nécessaires pour se retrancher, si besoin est.

Il sera nécessaire de faire la demande de ces pièces de campagne et de leurs accessoires au département de la guerre : la marine n'a point de bouches à feu de cette espèce.

Au reste, Monseigneur voudra bien observer que, comme l'expédition ne peut avoir lieu qu'autant que le vaisseau de 50 canons sera arrivé à l'Amérique, tous les ordres relatifs à cette entreprise peuvent être remis au commandant du vaisseau; ce qui donnera du temps pour les préparatifs à ordonner, sans en annonçer l'objet.

Le chevalier DE FLEURIEU (1).

Versailles, 11 décembre 1780.

Note du ministre de Castries.

J'aurais préféré que M. de La Pérouse eût tout emporté avec lui; mais, s'il y avait du retard dans les expéditions qui doivent partir jeudi ou vendredi, il n'y aurait en effet rien de perdu, puisque l'opération dépend du bâtiment qui doit partir à

(1) Ce fut M. de Fleurieu qui dirigea les opérations navales sous le ministère de M. le maréchal de Castries; et la réputation qu'acquit ce ministre, tant en France qu'à l'étranger, tint au choix qu'il avait su faire d'un aussi habile coll[illegible]

la fin de ce mois: ainsi, dites à M. de La Pérouse de partir, et qu'à une des deux époques il recevra les ordres convenus.

CASTRIES

(Voir à la planche le *fac simile* des écritures de La Pérouse, du chevalier de Fleurieu et du ministre de Castries.)

La Pérouse était un de ces guerriers au cœur noble et humain qui n'oublient jamais les égards dus au malheur. Il en donna une preuve bien remarquable dans la campagne que nous venons de raconter. Ayant été informé qu'à son approche un grand nombre d'Anglais avaient quitté les établissements de la compagnie, et s'étaient enfuis dans les bois pour éviter d'être faits prisonniers de guerre, il fut touché des privations et des dangers auxquels cette résolution les avait exposés. Songeant que les fugitifs n'avaient ni provisions de bouche pour pouvoir subsister, ni armes pour se défendre contre les attaques des sauvages, ce brave et généreux ennemi leur laissa en partant des vivres, des armes et des munitions : cette action rendit La Pérouse cher au cœur des Anglais.

Un autre trait de générosité marqua la conduite de La Pérouse dans le cours de cette expédition. Le gouverneur du fort d'Yorck était un officier nommé Hearne. Dans l'année 1771, étant déjà au service de la compagnie d'Hudson, il avait entrepris d'explorer l'intérieur du pays. Dans ce voyage, qui dura deux ans, il avait découvert la rivière de la Mine de cuivre (*Copper-mine River*), atteint les bords de la mer Glaciale, et était revenu après avoir éprouvé tout ce que la faim et la rigueur du climat pouvaient offrir de plus horrible. Lors de la prise du fort d'Yorck, le journal manuscrit du gouverneur Hearne fut saisi comme propriété de la compagnie, cependant, sur ses vives instances, La Perouse consentit à lui rendre cet intéressant manuscrit, mais à la condition expresse de le faire imprimer et publier aussitôt après son retour en Angleterre. Cette condition ne fut pas remplie, non sans doute par un manque de foi du gouverneur Hearne, mais plus probablement parce que la compagnie d'Hudson, jalouse de conserver le monopole du commerce dans ces pays inconnus, s'y opposa. Au reste, il n'y a plus rien à regretter à cet égard depuis la publication du voyage de Franklin, qui a parcouru récemment les mêmes contrées et poussé plus loin ses découvertes.

J. T. PARISOT,

Ancien officier de marine, chef et fondateur de la section historique du dépôt de la marine.

Le Matelot.

I.

Si vous saviez comme les mœurs maritimes sont neuves et piquantes ! comme c'est chose singulière, curieuse et digne d'étude que l'intérieur d'un navire !

Un champ digne d'étude surtout, ce sont, et ces habitudes, ces affections, ces haines, florissant sur de frêles planches ; et tous ces caractères âprement mis en relief par l'isolement, par la concentration ; et cette physionomie morale d'un peuple, accusée là plus vigoureusement que partout ailleurs, parce que, dans cette vie incessamment périlleuse, l'homme, moins usé par les coutumes d'une civilisation décrépite, reproduit plus vivement le type imprimé à chaque race par la nature.

Et les matelots!... quelle nation pour celui qui comprend, qui suit encore ces âmes profondes ! C'est un peuple puissant et faible : tantôt furieux comme un soldat par un jour de pillage, tantôt timide et naïf comme un enfant, quand son navire est mollement balancé dans le calme ; en mer, calme et éprouvé, supportant les privations avec un dédain, avec une fermeté stoïque ; à terre, se plongeant dans tous les excès, s'adonnant à tous les plaisirs avec une ardeur qui ne peut se comparer qu'à la vigueur d'organisation déployée en de délirantes orgies ; à bord, couchant sur le pont, mangeant dans le feu ; à terre, poussant les recherches de l'ameublement et le luxe de la table à un degré inouï, dissipant en huit jours le fruit de deux ans d'épargnes involontaires.

Et au fait, le matelot, ce pauvre homme, ne doit-il pas oublier dans un joyeux festin qui finit avec son or, et ces longs quarts de nuit, pendant lesquels il frissonnait sous le givre, et ces heures de tempête, quand, balancé sur une vague, il voyait, en souriant, le gouffre qui menaçait de l'engloutir ; et ces jours nécessiteux où, prisonnier dans un faux-pont étroit et malsain, il a manqué d'air, d'eau, de pain, d'espoir et de lumière !...

Pauvre homme, demain il n'aura plus d'or ! demain plus de vin fumant et généreux, plus de lit moelleux, de bonne fille riante et folle ; demain plus de ces gais spectacles qui épanouissaient sa franche et joviale figure, toujours bourgeonnée, empourprée, rayonnante !

Plus de tout cela !...

Demain, pauvre matelot, tu embrasseras ta vieille mère, en lui remettant scrupuleusement une part sacrée de tes épargnes; car une belle marchande, aux yeux brillans, aux cheveux noirs,

Digitized by Google

aura beau te vanter encore la qualité supérieure de son grog, le parfum de son tabac et ses mets appétissans: « Que j'avale dix brasses de câble si je touche à cette somme: *c'est la part de ma mère !...* » diras-tu en fermant vite ta longue bourse de cuir. Maintenant tu vas t'embarquer de nouveau! maintenant une vaillante frégate, une discipline sévère! — Largue les voiles! serre les voiles en haut! en bas! du biscuit dur, de l'eau corrompue, et des coups si tu bouges!...

Eh bien! il regagne son bord en chantant, sans un regret, sans un soupir. Pendant les huit jours si brillamment colorés par des plaisirs sans nombre, il s'est fait des souvenirs pour les deux années qui vont s'écouler; pendant de longues nuits, sans sommeil, il se rappellera ses jouissances une à une; il s'isolera du présent en se plongeant dans ses pensées; il retrouvera au fond de son âme je ne sais quel parfum de vins, quels souvenirs de femme, quels vagues reflets du temps passé, qui le dédommageront de ces affligeantes réalités.

Tel est ce peuple essentiellement bon, mais joignant la fierté d'un Ecossais à la naïve bonhomie d'un Breton; courbant patiemment le dos sous un coup de poing, mais poignardant pour un soufflet; passant de l'extrême joie à l'extrême chagrin, sans rien perdre de la vivacité de ces deux sentimens; à bord, d'une gaîté douce et mélancolique, d'une imagination ardente, sans cesse entretenue par une vie sédentaire et par des récits dont la grossière poésie ne manque ni d'étrangeté, ni de grandiose; être complexe, multiple enfin! vivant d'anomalies et d'oppositions, mais par-dessus tout imprégnant sa vie entière d'une insouciante et railleuse intrépidité, qui lui reste toujours malgré tant de dangers connus, après tant d'années d'une existence qui n'est elle-même qu'un long péril.

EUGÈNE SUE.

Havre.

On institua au Havre, en 1681, une intendance de la marine et une chaire d'hydrographie; c'est de cette école que sortirent les excellens pilotes qui se distinguèrent dans les guerres de ce règne. L'année suivante, on construisit et l'on arma, dans le nouvel arsenal, trois galiotes à bombes, destinées à agir contre la régence d'Alger. La France comptait alors cent quatre-vingt-dix vaisseaux dans ses ports.

En 1688, la guerre s'alluma dans toute l'Europe; les Hollandais, dont les projets inspiraient une juste défiance, faisaient un armement considérable. On savait que depuis long-temps le Havre, le seul port de la Manche où l'on pût armer des vaisseaux de guerre, était l'objet de leur convoitise; on se hâta donc d'en fortifier les endroits faibles, pour le mettre à l'abri des tentatives de l'ennemi. Il y avait alors dans le port vingt navires marchands prêts à partir. Le chevalier de Forbin et Jean-Bart eurent mission de les escorter. Le premier commandait un bâtiment de 16 canons, et l'autre un de 24. Ces deux braves marins, ayant été rencontrés près de l'île de Wigth par deux vaisseaux anglais, se sacrifièrent pour sauver le convoi qu'ils étaient chargés de protéger. Ils furent pris tous deux, après avoir fait preuve de cet héroïque courage qui a gravé leurs noms en caractères ineffaçables dans les fastes de la marine française.

Le Havre devint, en 1692, le point central des armemens qui se firent pour rétablir Jacques II sur le trône d'Angleterre.

Le 25 juillet 1694, une flotte anglaise, composée de douze galiotes à bombes et de quarante bâtimens de différentes grandeurs, vint mouiller, à deux heures de l'après-midi, à la passe du nord de la petite rade du Havre; mais la batterie des Tuileries la força de quitter cette position et de prendre le large. Les Anglais entrèrent dans la fosse de l'Heure, firent sur la place un feu très-vif en la prenant en flanc, et brûlèrent sept maisons. Plusieurs autres furent endommagées. Le jour et la marée les ayant obligés de retourner sur la grande rade, le soir ils recommencèrent le bombardement, mais avec moins de succès. La violence du vent les contraria au point qu'ils ne purent tenir la côte, et le 1er août ils mirent à la voile pour retourner en Angleterre.

A l'arrivée de la flotte, l'épouvante fut si forte et si générale, que le commandant de la place alla se cacher sous les voûtes de la tour de François Ier. Une conduite aussi lâche fit perdre courage aux habitans. Plusieurs se revêtirent d'habits de femme pour se soustraire à la consigne qui défendait aux hommes de sortir de l'enceinte de la ville. D'autres se firent enfermer dans des coffres, et franchirent ainsi la barrière qu'on leur opposait. Tout fut dans le désordre et la confusion jusqu'à l'arrivée du maréchal de Choiseul, dont les mesures fermes et prudentes rendirent le courage à la population. Onze cents bombes furent jetées sur la ville; il y eut cent cinquante maisons d'endommagées, sept de brûlées. La perte occasionée par ce bombardement ne s'éleva pas à moins d'un demi-million.

Nous ne pouvons, en parlant de cet événement, dont les historiens de toutes les nations ont exagéré les effets, passer sous silence une action qui honore un compatriote: Cochart, capitaine d'une

Digitized by Google

Jugelet del. Alès sc.

Imp.e par Chardon Ste & fils r. Racine 3 Paris

Entrée du port du Hâvre.

T. 1er P. 248

Digitized by Google

flûte du roi, était parti du Havre, peu de jours avant l'arrivée des Anglais, pour escorter jusqu'à Isigny quelques navires marchands. Il revenait de cette expédition, et rentrait en rade au moment où l'ennemi bombardait la ville. Au lieu de virer de bord, d'entrer dans la rivière de Caen, ou de se retirer à Honfleur en longeant la côte du sud, ce qu'il aurait pu faire sans qu'on eût été en droit d'imputer cette action à autre cause qu'aux précautions commandées par la prudence, il s'exposa volontairement pour venir au secours de la ville. Assuré de la fermeté de son équipage, déterminé à affronter un péril certain, il arbore le pavillon anglais, poursuit sa route en faisant bonne contenance, passe au milieu de la flotte ennemie, et, encore sous le feu de l'artillerie des Anglais, il en amène le pavillon, qu'il remplace par l'étendard national; puis il entre à pleines voiles dans le port à la vue de l'ennemi, qu'étonne cet acte d'audacieuse intrépidité.

L'événement désastreux du bombardement, qui pesa sur tous les Havrais, les affligea d'autant plus, que la prolongation des hostilités avait anéanti leur commerce. Telles sont, suivant les phases de paix ou de guerre, les vicissitudes des ports marchands; ils passent, sans intermédiaire, de la prospérité à la décadence, et de l'opulence à la misère.

On termina, en 1711, une nouvelle jetée en pierre, supérieure en étendue et en solidité à celle qu'elle remplaçait; elle offrait encore un autre avantage : c'était de rendre l'entrée du port moins dangereuse. Avant sa construction, le Havre était ouvert à tous les vents; de sorte que, lorsqu'il s'élevait des tempêtes depuis le sud jusqu'au nord-ouest, les vagues y entraient avec tant de violence, que, les câbles étant rompus, les navires s'en allaient en dérive, s'entre-heurtaient, et compromettaient la vie des marins et la fortune des armateurs. On vit jusqu'à six bâtimens de commerce coulés à fond dans la même marée.

Le Havre, qui, depuis sa fondation, était pour les Anglais un objet de haine et d'envie, subit, le 2 juillet 1759, un nouveau bombardement. L'intention de l'ennemi était de détruire les deux ou trois cents bateaux plats que l'on construisait sur la grève. L'attaque réelle commença le 4, vers trois heures du matin; elle continua sans interruption jusqu'à dix heures du soir. Le lendemain, elle recommença jusqu'à trois heures de l'après-midi. Le 6, l'ennemi se replia sur l'aile gauche, pour prendre la ville en flanc et bombarder la citadelle. Le 7, à une heure du matin, il envoya quelques bombes, qui furent les dernières.

L'incurie de ceux qui étaient chargés de veiller à la sûreté de la ville causa tous les maux qui furent la suite de ce bombardement. On aura peine à croire qu'une place à chaque instant menacée par les Anglais n'eût pour toute arme défensive que deux mortiers, et si peu de poudre que les projectiles qu'on envoyait à l'ennemi ne parcouraient que la moitié de la route qu'il eût fallu franchir pour l'atteindre. Le mal augmentait, quand arriva de Rouen le duc d'Harcourt, avec quelques mortiers qu'on avait transportés pendant la nuit en grande hâte. Les Anglais jetèrent plus de neuf cents bombes dans la ville; quelques-unes pesaient cinq cents livres.

Dans cette fatale journée, quatre canonnières construites au Havre tinrent tête, sous le cap de la Hève, à quatre frégates anglaises. Cent maisons furent endommagées : un grand nombre d'officiers, de soldats et de citoyens perdirent la vie; mais le but des Anglais fut manqué : ils voulaient détruire les bateaux plats, et deux seulement furent brûlés. Dans cette guerre si désastreuse, la marine marchande fit de grandes pertes, dix-sept navires chargés pour une valeur de plus de six millions furent capturés en très-peu de temps.

La paix de 1763 ne nous rendit pas ce qu'on nous avait ôté. La France perdit le Canada : elle recouvra avec difficulté la petite île de Miquelon, le droit de pêche à Terre-Neuve, Pondichéry, quelques comptoirs dans l'Inde, une partie de ses établissemens sur le Gange; mais elle céda ses possessions sur le Sénégal, et ne conserva que Gorée.

En 1774, on supprima l'école de marine fondée pour l'instruction de trois cents élèves, et l'on agita dans le conseil du roi la question d'agrandir la ville et le port du Havre; cent cinquante bâtimens de la contenance de 23,000 tonneaux faisaient son commerce et remplissaient totalement son bassin et l'avant-port. Les armateurs étaient souvent obligés, faute de place, d'envoyer leurs navires à Honfleur, et de fréter encore d'autres bâtimens dans les ports voisins et jusqu'en Hollande. Un tel état de choses ne pouvait se prolonger sans nuire essentiellement à la prospérité de la première ville commerciale de France. Après plusieurs ajournemens successifs, ce projet d'agrandissement fut définitivement arrêté au comité des ministres à Versailles, le 2 février 1788.

Le moment approche où le Havre doit dépouiller son ancienne physionomie; l'impulsion est donnée, des milliers de bras sont occupés à combler des fossés pour en creuser de nouveaux, de vastes bassins s'ouvrent au milieu de la ville, le port se nettoie; le Havre, en changeant de face, va prendre une nouvelle vie. Où s'arrêtera le cours de ses prospérités? Le terme en était prochain. Les guerres de la révolution commencent, et il entre dans un état de léthargie dont il ne doit réellement sortir que vingt ans plus tard : il lui reste la construction et l'armement de ses corsaires, seule ressource au milieu de ces grandes catastrophes; mais quelles compensations pouvaient lui offrir quelques prises faites sur l'ennemi à de

longs intervalles, prises souvent achetées par d'immenses sacrifices?

La guerre déclarée en 1793 par la Convention à l'Angleterre, à la Hollande et à l'Espagne, acheva de ruiner le commerce du Havre, et, pour mettre le comble à sa détresse, une loi de 1795 le raya de la liste des grands ports.

L'année suivante fut marquée par la prise de William Sidney Smith, commodore anglais, homme d'une audace étonnante, chargé par son gouvernement de brûler les établissemens de marine et les bâtimens français dans le port de Toulon. Sidney s'était emparé, à la hauteur du Havre, d'un de nos corsaires, à bord duquel il passa; mais un matelot français profita de l'obscurité pour couper les câbles. Le corsaire dériva vers l'embouchure de la Seine, et le lendemain il fut repris par un brick et cinq chaloupes canonnières.

Le prisonnier traversa les rues du Havre au milieu de toute la population, qui, avec un admirable sentiment des convenances, dissimula sur son passage la joie qu'elle devait naturellement ressentir de la prise d'un ennemi aussi redoutable.

En 1798 une nouvelle expédition fut méditée par le directoire contre l'Angleterre. Vingt-deux vaisseaux de ligne, portant quinze mille hommes de débarquement, furent destinés à appuyer les mécontens d'Irlande. Une division de cette armée fut faite prisonnière, le reste de l'expédition rentra à Brest après avoir éprouvé de grands dommages. Ces désastres se firent sentir jusque dans le port du Havre, qui fut de nouveau bombardé; mais il ne reçut qu'un faible préjudice de cet acte d'hostilité.

En 1800 il redevint chef-lieu de département maritime; on y institua une préfecture. Dans le cours de la même année, on arma pour une expédition de découvertes *le Géographe* et *le Naturaliste*, deux corvettes qui sortirent du port au mois d'octobre, et revinrent en France après un voyage qui dura trois ans.

La guerre se prolongea jusqu'au 15 mars 1802, époque de la conclusion du traité d'Amiens. A peine les hostilités eurent-elles cessé que les armemens du commerce reprirent une activité prodigieuse, et le Havre changea d'aspect et reçut vers la fin de l'année la visite du premier consul. Bonaparte fut reçu avec de vifs transports d'enthousiasme : il parla marine et navigation aux négocians et aux armateurs, promit toute sa sollicitude à la ville qui lui faisait un si gracieux accueil, et dit aux représentans du commerce : *Paris, Rouen, le Havre* ne font *qu'une même ville, la Seine en est la grande rue;* résumé très-judicieux de la position géographique et commerciale de ces trois importantes cités.

On sait comment et par qui fut violemment rompu le traité d'Amiens. L'Angleterre donna le premier signal des hostilités par la prise d'un grand nombre de bâtimens qui naviguaient sur la foi de ce traité.

La marine marchande et la marine du commerce n'étaient pas alors dans un état bien florissant : c'est ce qu'on peut conclure de cette note autographe adressée en 1803 par le premier consul au ministre de la marine : « Une grande partie du « bois qui est au Havre, et qui ne peut pas être « transporté, pourrira; prendre des mesures pour « l'utiliser, et faire connaître ce qu'on pourrait « en faire. »

A cette époque une flottille était rassemblée au Havre; l'Angleterre résolut de la détruire à quelque prix que ce fût. Bientôt ses vaisseaux et ses galiotes parurent sur la rade; il s'agissait d'un troisième bombardement. On se mit en devoir, sinon de l'empêcher, du moins d'en atténuer les effets. Le succès fut complet, aucun projectile lancé par l'ennemi n'atteignit nos bâtimens, et le dommage que nous causèrent les Anglais fut peu considérable. D'après le système actuel de nos fortifications, l'ennemi ne peut embosser de frégates, galiotes ou bombardes qu'à 3,000 mètres de distance des jetées; à la vérité, il sera facile à l'ennemi de s'approcher avec la marée et de bombarder sous voiles; mais, dans ce cas, il n'a que trois ou quatre heures pour inquiéter la ville; à chaque nouvelle attaque on a perfectionné la défense, et la dernière tentative des Anglais est celle dont ils ont eu le moins à s'applaudir.

En 1810, le 27 mai, le Havre reçut une nouvelle visite de Bonaparte; il avait alors changé son titre de consul contre celui d'empereur. Les Havrais, cette fois, l'accueillirent froidement : la paix seule eût pu dérider leur front, et rien n'annonçait qu'elle fût prochaine. Morne et taciturne, Napoléon parcourt les rues du Havre, ses chantiers, ses arsenaux; il n'interroge plus, comme il le faisait en 1802, les armateurs ni les membres de la chambre de commerce : c'est aux marins, aux ingénieurs, aux soldats qu'il adresse ses questions courtes et précises, comme les réponses qu'il attend. Il passe devant la maison d'arrêt, demande quelle espèce de prisonniers elle renferme : — « Quelques déserteurs, lui dit une voix au milieu de la foule. — Ce sont des lâches, » murmure-t-il en s'éloignant au galop. Il gravit sur le coteau d'Ingouville, ne rêvant que batteries, casemates, forts et fortins. Il cherche cette belle rade, animée autrefois par le mouvement continuel des navires du commerce; mais elle est triste et sombre, et ne lui offre, jusqu'à l'horizon, que le pavillon britannique flottant sur les vaisseaux qui bloquent le port.....

Le traité de Paris rendit à la France une partie de ses anciennes colonies, et au Havre sa splendeur commerciale. Il fut décidé, en 1817, que le dernier de ses bassins serait achevé, et que les travaux d'agrandissement de l'avant-port

seraient poursuivis avec une grande activité. La première partie de cette décision fut seule exécutée; l'autre, ajournée indéfiniment, fut reprise quatorze ans plus tard, et, dans quelques années, elle complétera par son achèvement le système des travaux.

Le Havre compte cinq bassins :

Le Bassin du Roi, achevé en 1666 sous le ministère de Colbert: sa superficie est de 12,800 mètres; il peut contenir 38 bâtiments (1).

Le Bassin de la Barre, livré en 1820 au commerce, qui s'en servait avant qu'il fût achevé : sa superficie est de 59,540 mètres; 200 navires peuvent s'y arrimer aisément.

Le Bassin du Commerce, commencé en 1788, activé en 1792, a de superficie 37,600 mètres, et peut contenir aussi 200 bâtimens.

Le Bassin Vauban, creusé dans le lit du canal de ce nom, en dehors des fortifications et sur la commune de Graville, est le plus vaste des bassins du Havre. La partie ouest, terminée en 1841, fut immediatement livrée au commerce : la partie orientale a été achevée à la fin de l'année 1843. Le bassin Vauban a une destination toute spéciale. Il reçoit les baleiniers, les bâtimens chargés de bois du nord et les navires en désarmement.

Ces quatre bassins communiquent entre eux et avec l'avant-port au moyen d'écluses et conservent continuellement leur plein.

Le Bassin de la Floride, encore aujourd'hui en construction, occupe une partie d'une retenue d'eau établie pour balayer les obstructions du port. Ce bassin doit recevoir les grands steamers transatlantiques. Il communique avec le nouvel avant-port par une ouverture plus large que celle des autres bassins.

Le nouvel avant-port dont nous venons de parler fut achevé il y a quelques années. Entouré de murs, de quais, il forme une gare pour le cabotage. Ce travail, dont l'exécution fut prescrite par une loi de 1829, n'est que la suite du vaste plan adopté en 1787.

Malgré ces divers agrandissemens, le port et les bassins du Havre ne peuvent aujourd'hui suffire à l'extension prodigieuse qu'a prise dans ces dernières années la navigation maritime. L'attention publique se porte depuis longtemps sur de nouveaux projets. L'expérience a démontré que l'entrée actuelle du port du Havre, resserrée près de la tour de François Ier, n'offre pas un espace suffisant au mouvement des navires, et qu'il résulte de cet état de choses de graves inconvéniens auxquels il importe de remédier. Le nombre des bassins n'est pas non plus en rapport avec celui des bâtimens de la marine du commerce. Le gouvernement a compris que le moment est venu de faire droit aux instantes réclamations qui lui ont été adressées: aussi envoya-t-il au Havre en 1841 M. le vice-amiral Baudin, et M. Beautemps-Beaupré, ingénieur-hydrographe, avec la mission de rechercher et d'indiquer un emplacement convenable à l'établissement d'une nouvelle entrée.

Le résultat de leurs études a dû être soumis à une haute commission spécialement créée pour approfondir et résoudre cette difficile question de l'agrandissement du Havre, toujours entravée par les prétentions du génie militaire.

« Cette amélioration, disait M. Stéphaine Flachat, à l'occasion d'un projet de construction « d'un bassin disposé sur le modèle des docks de « Londres, est utile et nécessaire et désirée autant qu'amélioration ait jamais pu l'être. Enserré, étouffé dans ses remparts qui occupent « en terrains précieux un espace double au moins « de celui que couvre la ville entière, et son port, « et ses quais et ses bassins, le Havre ne peut « plus suffire aujourd'hui aux accroissemens de « son commerce. Fournisseur de la capitale du « royaume et de ses trois plus actifs foyers de « production, Rouen, l'Alsace et Saint Quentin, « le Havre ne peut pas empêcher que son commerce de coton ne soit venu, par une progression constante, de 60,000 balles en 1817, à « 210,000 balles en 1833; de 27,000 barriques « de sucre en 1820, à 50,000 barriques en 1833. « A son bassin de la Barre, à son bassin du Roi, « il a, depuis quelques années, ajouté son grand « bassin du Commerce; et son bassin du Commerce, et son bassin du Roi, et son bassin de « la Barre sont encombrés, dans les momens « d'arrivage, à ce point que le fret même en est « affecté. L'Américain, surtout, tient compte du « temps qu'il faut perdre avant de pouvoir approcher du quai, avant de commencer le déchargement. Impuissant aujourd'hui à recevoir « plus de navires, à emmagasiner plus de marchandises, le Havre doit-il mourir de pléthore? « ou bien comprendra-t-on qu'il faut donner de « l'air et de l'espace à ce magnifique commerce, « et que cette belle et ardente place, où tant de « vie se presse sur un si étroit terrain, a droit à « autre chose qu'à de vagues protestations de « sollicitude pour l'industrie et le commerce? « comprendra-t-on qu'en de telles occurrences, « des terrains vagues, nécessaires pour creuser « un nouveau port, n'appartiennent pas au génie « militaire, mais à l'industrie et au commerce « toujours croissant de Saint-Quentin, de Mulhouse, de Rouen, du Havre, de Paris? »

Le port du Havre ne suffit plus à l'étendue de ses relations maritimes et commerciales, et il est urgent de pourvoir aux exigences de sa position actuelle, non plus avec cette lenteur décevante qui marque toutes les entreprises faites par le gouvernement, mais avec cette activité qu'im-

(1) Le bassin est spécialement affecté aux paquebots à vapeur de Saint-Pétersbourg, Hambourg, Londres, Rot-

Digitized by Google

prime à toutes ses opérations le système des travaux exécutés par des compagnies.

C'est une compagnie anglo-française qui vient d'entreprendre l'achèvement de la ligne de chemin de fer de Paris à la mer, dans la partie du Havre à Rouen dont une loi toute récente a ordonné l'exécution. En comblant cette lacune, le gouvernement a fait plus peut-être pour le développement futur de la prospérité commerciale de cette ville que s'il eût décidé la question d'agrandissement.

Nous avons raconté longuement les vicissitudes du port et du commerce du Havre, depuis la fondation de cette ville. Nous avons dit ce qu'elle fut, nous dirons ce qu'elle est aujourd'hui.

Le Havre, chef-lieu d'un des cinq arrondissements de la Seine-Inférieure, sur la rive droite du fleuve, compte une population fixe de 27,000 individus. Son port, qui peut contenir 600 navires, est spécialement affecté à la marine marchande ; il a, sur tous les autres ports de la Manche, un grand avantage de position : c'est de conserver son plein pendant un laps de temps assez considérable pour en permettre l'accès et l'issue aux bâtimens qui le fréquentent, quelle que soit leur marche à l'entrée et à la sortie, dans les temps ordinaires; mais, dans les grands mouvemens de navigation, il y a souvent gêne et entrave.

Le port doit tout à l'art des ingénieurs. Une longue jetée le protége contre les envahissements des galets ou silex qui se détachent du cap de la Hève, protectrice qui n'est pas tellement efficace, qu'une tempête violente ne puisse inspirer des craintes sérieuses aux armateurs. On a opposé à ces invasions d'abord des épis, espèce de pieux enfoncés profondément dans la grève, puis des digues en bois et en terre; mais les vagues se sont jouées de ces faibles obstacles : il a fallu recourir à des moyens de sécurité plus positifs. On a donc construit à grands frais des jetées en forte maçonnerie, qui s'avancent au milieu des flots; dans la jetée du sud sont ouvertes des écluses de chasse, qui dégagent le port des obstructions; la jetée du nord, beaucoup plus longue, se termine par un phare de granit, qui sert à diriger pendant la nuit les navires qui cherchent l'entrée du port et celle de la Seine. Un système ingénieux de signaux indique avec précision, aux navires en rade, la hauteur de la mer entre les jetées, et cette connaissance les détermine à entrer ou à rester au large.

Le commerce du Havre s'est fait, en 1833, par 616 navires étrangers et 4,415 navires français; dans ce dernier chiffre sont compris les bâtimens caboteurs. En 1848, ce nombre s'est augmenté de plus de 100 navires.

Depuis quelques années, une industrie nouvelle a donné plus de vie encore à sa navigation : c'est la pêche de la baleine, excellente école pratique pour nos jeunes marins, qui vont apprendre dans les mers du Sud le rudiment de leur honorable et pénible profession ; industrie qui en a créé cent autres, et qui nous affranchira incessamment, par ses riches produits, d'un tribut trop longtemps payé à l'étranger.

La construction et le radoubage des navires, la fonte des métaux qui y sont employés, la fabrication des chaînes-câbles que la marine a fini par substituer aux câbles de chanvre, concourent au développement des principales branches de l'industrie havraise. Cette industrie s'accroît tous les jours, aux portes du Havre, dans la vaste plaine de la commune de Graville. Là se sont établies d'immenses usines pour l'arrimage des métaux, la fabrication des machines à vapeur d'une grande force. Déjà quelques-uns de ces ateliers rivalisent avec les ateliers anglais. Des filatures, des fabriques de produits chimiques, des verreries, des savonneries se créent ou se multiplient chaque jour sur le territoire de cette commune dont la population, qui n'excédait pas il y a quelques années le chiffre de 1,500, atteint aujourd'hui celui de 8,000

Il n'est pas inutile de rappeler ici que, depuis la restauration de la marine sous Louis XIV jusqu'à la suppression de divers établissemens, on a construit ou armé au Havre 17 vaisseaux de guerre, 58 frégates, 57 bricks ou corvettes, 49 flûtes et gabares, et 800 navires de guerre d'espèces différentes. Le dernier bâtiment qui y ait été lancé et armé est la corvette *l'Hébé ;* mais ses chantiers de navires marchands n'ont point ralenti leurs travaux, et la réputation d'habileté que se sont acquise les personnes qui les dirigent est le garant d'un succès durable et que peu de villes maritimes sont en droit de leur disputer.

Il sera difficile de fixer le terme des prospérités du Havre, le jour de la promulgation d'une loi qui renversera ses inutiles remparts, loi impatiemment attendue, mais qui sera longtemps à se faire ; car les défenseurs du système de classement qui pèse sur tout le Havre combattent sous l'égide d'un grand homme : ils s'appuient sur l'avis de Napoléon, qui s'exprimait ainsi en 1810 :

« Un point important, c'est le Havre, comme port de mer. Le Havre construit des frégates, a une immense quantité de bois; bientôt il aura quatre vaisseaux de guerre sur les chantiers; il y a de superbes bassins; *enfin c'est le port de Paris.*

« Il est impossible de laisser le Havre dans l'état où il est. Dans les dernières années de la monarchie, on a eu l'ineptie de détruire les fortifications du Havre, ce qui est le comble de l'ignorance. Mon intention positive est de fortifier cette place, de manière que les établissemens *du commerce*, les chantiers de la marine, les ma-

Digitized by Google

gasins de bois, et enfin la place, soient non-seulement à l'abri *d'un coup de main*, mais puissent encore se défendre assez longtemps pour que les secours y arrivent de tous les côtés de la France. Si l'expédition de l'Escaut eût débarqué au Havre, la flottille anglaise aurait pu remonter jusqu'à Rouen, aurait ravagé la Normandie, sans qu'on pût s'y opposer. Il faut donc que le Havre soit fortifié, comme la garde de Rouen, comme port *marchand* et comme ville de dépôt. C'est dans ce moment-ci la partie de notre côte où nous sommes le plus vulnérables. »

J. MORIENT.

Chaudière

D'UN VAISSEAU DE LIGNE.

Nous ne consacrerions pas un article spécial à cet ustensile, si la *chaudière* employée sur les vaisseaux jouait un rôle moins important dans l'économie domestique du bord; mais les détails qui se rattachent à l'usage de cet appareil, sur nos grands navires de guerre, nous ont paru si peu connus, que nous avons pensé que la spécialité de notre publication nous autorisait à retracer ici la manière gigantesque dont se fait la cuisine destinée aux nombreux équipages de nos bâtimens de l'État.

La chaudière d'un vaisseau de ligne, monté par sept ou huit cents hommes, est destinée à contenir une barrique et demie ou deux barriques d'eau : c'est là, à peu de chose près, ce qu'il faut de liquide pour composer ce qu'on est convenu d'appeler la soupe de l'équipage.

Chaque matin, avant de verser dans la chaudière la quantité d'eau délivrée scrupuleusement par les hommes de la cale chargés de la distribution, le chef des cuisiniers de l'équipage, le maître-coq, a soin de prévenir l'aspirant de garde à qui est confié le soin d'examiner l'état intérieur de la vaste *chaudière*.

Cette visite rigoureuse est d'autant plus importante, que la disparition de l'étain dans les parois intérieures, ou l'oxydation du cuivre dont le vase est composé, pourrait compromettre la santé ou la vie des hommes appelés à partager la soupe qui va bouillir dans ce vaste réservoir culinaire. Le maître-coq et les aides-coq, d'ailleurs, inspirent souvent une défiance si légitime sur leur propreté, qu'il devient toujours nécessaire de soumettre leurs préparatifs à la plus scrupuleuse inspection.

Lorsque la commission d'examen chargée de la visite, commission composée d'un aspirant, d'un maître, d'un quartier-maître et d'un matelot, se trouve réunie auprès de la cuisine, une petite échelle est placée sur le rebord de la chaudière, et l'aspirant monte et disparaît quelquefois dans le vaisseau disposé à recevoir sa visite. Un peu de vieille toile à voile est jetée sur le fond pour que les pieds du contrôleur ne ternissent pas l'éclat de la fourbissure à laquelle les cuisiniers ont travaillé depuis le matin. Après avoir sévèrement examiné toutes les parties soumises à son inspection, après surtout avoir passé la main sur le métal qu'a poli l'action des bouchons d'étoupes, l'aspirant, s'il est satisfait des résultats de sa visite, sort de la chaudière en descendant, avec l'aide des autres membres de la commission, par l'échelle qu'il a déjà parcourue pour y monter. Il autorise alors le maître-coq à procéder à la confection du potage de l'équipage.

Le feu, ou plutôt la fournaise préparée pour faire bouillir la soupe, flamboie déjà sur les barres de fer du coq, dans l'immense cuisine du bord. On fait pleuvoir dans la chaudière, encore posée à plat sur le pont de la batterie haute, quelques seaux d'eau; puis, après cette opération préliminaire, on frappe des palans, tout un appareil de mouffles et de poulies enfin, sur les anses de l'énorme vaisseau qui va bientôt prendre la place accoutumée sur le brasier ardent qu'il doit recouvrir. Quelques hommes de corvée sont appelés pour opérer l'ascension de la chaudière. On hisse cette lourde machine, comme on ferait une chaloupe qu'il s'agirait d'élever au-dessus des flots pour la placer sur le pont du navire. Une fois la bienheureuse chaudière posée sur ses barres par l'effet de la manœuvre que nous venons d'indiquer, une échelle est encore placée sur son rebord extérieur, et de là, le maître-coq reçoit de ses aides les autres seaux d'eau qu'il doit verser dans les flancs du vase pour compléter raisonnablement la quantité voulue du liquide destinée à devenir bouillon.

Un homme de chaque plat arrive alors pour laisser tomber dans la chaudière la brochée de viande qui sert de ration aux sept convives dont il est le délégué; car on nomme *un plat*, à bord, la réunion de sept commensaux désignés pour manger à la même gamelle et boire au même bidon.

L'homme ou le mousse qui apporte la brochée de bois ou de fer sur laquelle est attachée, par une ficelle, la ration de viande de ses autres camarades, est en quelque sorte le député responsable de tout le *plat*. C'est à lui, pour reconnaître, une fois la cuisson opérée, la broche qui lui appartient, de faire une marque particulière sur cette broche, pour la distinguer entre les cent autres broches de même espèce que le maître-coq est chargé de rendre aux ayants-droit,

Digitized by Google

dès que le moment de la restitution arrive, et que la soupe est déclarée faite.

Lorsque la gigantesque marmite se trouve montée et assise sur son siége, le *capitaine d'armes*, sous-officier investi de la police du bord, vient, et le maître-coq lui remet la clef du cadenas au moyen duquel on a fixé invariablement le couvercle de la chaudière sur la chaudière elle-même. D'énormes chaînes rivées sur le mur de la cuisine sont passées autour du vaisseau qui contient la soupe de l'équipage, pour le retenir sur sa base contre l'effet des coups de roulis et de tangage; on ne songe plus alors qu'à faire bouillir le pot-au-feu du bord.

Les règles d'un art que je connais fort peu, du reste, prescrivent, à certaines époques de l'ébullition du potage, de découvrir la marmite, soit pour donner la soupe, soit pour la saler ou pour lui faire éprouver une évaporation favorable. A différentes périodes de la cuisson des viandes entassées dans la chaudière, le maître-coq vient demander au capitaine d'armes la permission de découvrir le consommé, de la confection duquel il est responsable. Le capitaine d'armes se rend à la cuisine; il ouvre le cadenas, le couvercle se soulève au moyen de crocs. C'est encore là une opération mécanique qu'il faut exercer : le maître-coq voit, examine, agit, et le couvercle est remis ensuite sur la chaudière, que l'on referme encore une fois au cadenas. Le capitaine d'armes remet la clef dans sa poche, et le bouillon continue à trotter tranquillement.

Quels que soient le soin et l'espèce de mystère avec lesquels on ouvre la chaudière, et quelle que soit aussi la sévérité que met la sentinelle placée à la porte de la cuisine, à interdire l'entrée du sanctuaire à tous les profanes, il arrive quelquefois que des malintentionnés réussissent à profiter du moment où on soulève le couvercle, pour jeter dans la chaudière des corps tout à fait étrangers à la confection de la soupe. Des paquets d'étoupes, des restes de tabac mâché, des souliers usés, de vieux chapeaux sont souvent lancés dans les flots de bouillon par des malveillans, qui, pour prévenir des soupçons qui planeraient sur eux, sont ensuite les premiers à manger sans aucun dégoût apparent l'aliment qu'un instinct pervers les a conduits à souiller. Il suffit qu'un des coqs ait indisposé contre lui un mousse, un novice ou un matelot, pour que celui-ci cherche à se venger de son ennemi, en lançant dans la chaudière quelque objet susceptible de compromettre la responsabilité des fonctionnaires chargés du soin et de la surveillance de la cuisine.

Dès que la soupe est faite, et que l'officier de quart a goûté le potage que l'on va servir à l'équipage, la cloche sonne. Elle appelle au rendez-vous une centaine de gamelles que l'on range autour de la chaudière qui vient d'être descendue avec pompe sur le tillac de la batterie. C'est encore là une des époques les plus importantes du ministère du *maître-coq*. Les manches retroussées, la cuiller à la main et le croc à viande au côté, il va procéder à la distribution de la soupe et à la distribution des broches. La chaudière est découverte; un nuage suffocant de chaude fumée s'élève en tourbillon au-dessus de la marmite encore brûlante : c'est l'encens du sacrifice. Le grand-prêtre appelle les *plats* par numéros, et selon la progression hiérarchique des grades du bord. *Les contre-maîtres de manœuvre!* s'écrie-t-il. Le mousse des contre-maîtres s'avance, la gamelle à la main, et d'un coup de cuiller le maître-coq a trempé la soupe de sept hommes. — *Premier plat des officiers mariniers!* Le premier plat paraît; un grand coup de cuiller fait encore son office; ainsi de suite, jusqu'au dernier *plat* des novices.... La distribution est faite; mais au fond du potage restent encore des portions de viande confiées à la chaudière, objets chers et sacrés, sources d'éternelles méprises, d'intarissables débats et de querelles interminables.

Cette fois, c'est à coups de croc qu'il faut pêcher chaque broche dans les restes troublés du bouillon, à la surface duquel apparaissent, confuses et mêlées, les cent petites blaises qui indiquent la présence de la portion exigible par chaque *plat*. On a bien distribué la soupe avec ordre, parce que le bouillon était le même pour chacun; mais les brochées de viande ne peuvent être retirées qu'au hasard, et chacune d'elles appartient à un propriétaire connu. Là, plus de hiérarchie, plus de priviléges. C'est à la fortune à en décider, et quelquefois la viande d'un *plat* de novices obscurs sort la première du chaos où la portion des contre-maîtres reste la dernière!

Mais c'est lorsque le pauvre coq, croyant happer au bout de son long croc une grasse ration bien cuite, ne ramène que le soulier ou le chapeau qu'on a introduit dans son bouillon, qu'il faut voir sa mine consternée et son abattement lamentable. En vain cherche-t-il à replonger dans le fond de sa chaudière l'objet fatal qui va prouver trop évidemment sa négligence: cinq à six cents yeux d'Argus sont là pour le confondre; deux à trois cents bouches sont là pour l'accuser. On l'accuse même déjà : l'aspirant présent à la distribution a vu le délit...; l'officier de quart en est instruit. Le soulier ou le chapeau qui a noirci les flots du liquide reconfortant est apporté devant le chef de service, comme pièce de conviction; et la justice, qui à bord prend toujours des formes assez expéditives, condamne le coupable à recevoir douze à quinze coups de bout de corde, pour n'avoir pas veillé assez attentivement au confectionnement de sa soupe.

Digitized by Google

Le feu des Vestales était beaucoup moins difficile à garder qu'une chaudière de bord; et les maîtres-coqs sont bien loin d'être des Vestales.

Les préparatifs d'un repas à la Gargantua, qui se terminent par des coups de corde !!! Tout est colossal et grandiose dans la marine.

Ed. Corbière.

EXPÉDITION

De l'amiral Linois,

1801.

I.

De tous les ports que l'Océan-Atlantique et la Méditerranée baignent depuis l'embouchure du Texel à celle du Tibre, ceux de l'Espagne étaient les points maritimes où Napoléon devait à cette époque trouver le plus de ressources pour réaliser ses projets de domination universelle.

Habile et prudente, la politique de la cour de Madrid avait presque constamment tenu ses escadres en dehors de la lutte où les marines française et batave avaient succombé sous les flottes anglaises. Aussi ses pertes s'élevaient-elles à peine à huit vaisseaux et quatorze frégates, tandis que la France et la Hollande comptaient, la première, soixante vaisseaux de ligne, cent trente-sept frégates et cent quarante autres bâtiments; la seconde, vingt-cinq vaisseaux de ligne et vingt-deux frégates dans les ports anglais.

Toutes les préoccupations du premier consul durent tendre à faire entrer dans nos lignes les forces navales de cette nation. Le concours des circonstances vint naturellement appuyer ses dessins.

Les menaces et les armées de la coalition monarchique venant une seconde fois d'être mises à néant par nos légions républicaines, leur jeune chef, au retour de cette campagne ouverte si glorieusement par la victoire de Marengo, close avec tant d'avantage pour la France par le traité de Lunéville, avait acquis assez de puissance pour que le roi d'Espagne s'empressât d'acheter son amitié par quelques sacrifices. La campagne de Portugal donna encore un caractère plus positif et plus instant à notre influence, dont Godoï, *prince de la Paix*, se fit l'instrument et l'organe dans le conseil de Ferdinand.

Quatre vaisseaux furent offerts par le cabinet de Madrid à la France, dès que Napoléon en eut témoigné le désir. Ces bâtimens, dont Bonaparte confia le commandement au contre-amiral Dumanoir, durent former, à Cadix, avec quelques autres vaisseaux armés par l'Espagne, le noyau d'une flotte sous les ordres de l'amiral *don Juan Moreno*.

La nouvelle qu'une escadre ibéro-française se combinait dans la rade de Cadix répandit l'alarme dans le gouvernement anglais. Tout le système sur lequel Bonaparte se proposait de relever notre puissance maritime se révéla alors à l'Amirauté par l'activité qui, depuis le retour d'Egypte, se développait sur toute l'étendue de nos côtes; les travaux immenses exécutés dans le lit de la Lianne et sur le littoral de Boulogne, les canonnières construites dans toutes nos baies, la flottille que commençaient à former par leur réunion les escadrilles de la Manche, se rattachaient trop naturellement aux armemens de haut-bord, pour qu'ils ne fussent pas, les uns et les autres, la révélation d'une pensée unique.

Cependant, au milieu de tous ces préparatifs alarmants, les inquiétudes du cabinet de Saint-James s'arrêtèrent spécialement sur les armements de Cadix; la station de la flotte française sur ce point avancé ne lui permit pas d'ajourner les mesures que réclamait le maintien de ses relations avec les trois escadres de la Méditerranée. L'amiral sir James Saumary reçut ordre de se porter immédiatement sur le détroit avec une division de six vaisseaux. Conformément à ces injonctions, *le César*, *le Pompée* et *le Superbe*, portant chacun 84 pièces en batterie; trois vaisseaux de 74: *l'Annibal*, *l'Audacieux* et *le Vénérable*, une frégate et un lougre quittèrent Plymouth le 13 juin sous les ordres de cet officier supérieur, et firent voile pour la côte d'Espagne.

Le 13 juin également, et presque à la même heure, le contre-amiral Linois prenait la même direction, sortant des bassins de Toulon avec les trois vaisseaux que Ganteaume avait renvoyés de Livourne; les avaries que leur avaient fait éprouver la dureté du temps et une navigation fatigante sur l'Adriatique s'étant trouvées réparées en quelques jours, *le Formidable*, *l'Indomptable* et *le Desaix* reprenaient intrépidement la mer. *La Murion*, embarcation vénitienne, remplaçait dans cette division la frégate *la Créole*.

Ainsi s'ouvrait le même jour, pour les deux divisions ennemies, cette mémorable campagne qui, dans un mois de mer, devait donner à l'histoire de notre marine deux de ses pages les plus glorieuses.

II.

COMBAT D'ALGÉZIRAS.

Favorisée par une brise de printemps qui soufflait des côtes de France et d'Italie sur la Méditerranée, l'escadre du contre-amiral Linois, après avoir appuyé légèrement la chasse à quelques

Digitized by Google

croiseurs détachés en observation par sir Warren, mit le cap à l'ouest et laissa arriver dans la direction du détroit. Deux jours après les vigies signalèrent les terres d'Espagne; le temps et le vent étant favorables, l'ordre fut transmis de serrer la rive pour en prendre une connaissance plus exacte. Ce fut dans cette manœuvre que l'amiral Linois apprit, par un bateau pêcheur catalan, l'arrivée d'une escadre anglaise dans les parages de Cadix.

Cette nouvelle changeait complétement sa position : la division de Warren, si la rentrée de Ganteaume venait de la laisser libre, ne pouvait manquer de s'attacher à son sillage, et, par cette manœuvre, le serrer entre deux lignes de vaisseaux ennemis; se reployer sur le port d'armement était d'un autre côté un parti qui, sans beaucoup plus de sûreté, n'était pas sans honte; il se décida donc, malgré les dangers qui menaçaient son expédition, à se porter toujours en avant.

Le 4 juillet, son escadre, filant sous une jolie brise de nord-est, vint prendre position sous les remparts d'Algéziras.

Cette résolution prudente et hardie mettait le contre-amiral français à même de se procurer les renseignements qui pouvaient éclairer ses déterminations ultérieures, et de profiter des fautes de l'ennemi pour donner à son expédition une fin heureuse.

L'arrivée de cette division ayant été signalée à sir James Saumarez, cet amiral s'empressa de rallier ses vaisseaux et de se porter au-devant des Français.

Bien qu'un vent de bout s'opposât à la marche de la flotte anglaise, secondée par la force du courant, que ne pouvait neutraliser la faiblesse de la brise, elle parvint à passer le détroit dans la nuit du 5 au 6. L'amiral croyait, par cette marche rapide, tomber à l'improviste sur nos vaisseaux; mais lorsqu'au lever du jour son escadre doubla la pointe *Del Carnero*, dont une tour couronne la crête comme pour servir de sentinelle avancée à Algéziras, il put se convaincre, au mouvement de notre division, que son arrivée était prévue. Nos vaisseaux, dont les reflets de l'orient rougissaient les voiles, manœuvraient pour prendre leur position de combat.

Le Formidable, au mât de misaine duquel le contre-amiral avait hissé son pavillon de commandant, jeta l'ancre par un mouillage de douze brasses d'eau au nord du *Desaix*, de *l'Indomptable* et de *la Murion*; le front développé par les vaisseaux formait ainsi une ligne d'embossage dont la droite s'appuyait, au sud, sur l'*île Verte*, espèce de récif servant de base à une batterie de sept pièces de 18, tandis que la gauche allait au nord toucher les fortifications délabrées de la batterie de Saint-Jacques.

L'escadre anglaise, couverte de toile, continua de s'avancer sur une seule ligne en longeant toujours le littoral; *le Vénérable*, dont le capitaine connaissait tous les cailloux de cette baie, ouvrait la marche.

Arrivée à hauteur de la tour *Santa-Garcia*, bâtie sur un des caps les plus avancés de la côte, l'escadre anglaise fit quelques changemens dans sa voilure; les toiles élevées furent serrées sous leurs cargues, et les vaisseaux continuèrent leur marche sans beaucoup perdre de leur air.

A peine la tête de la colonne ennemie eut-elle atteint le travers de l'*île Verte*, que les canonniers de ce fort engagèrent le combat; *le Vénérable* y répondit le premier par une volée de toutes ses batteries; l'escadre anglaise continua de filer devant nos vaisseaux, et dans un instant la ligne fut toute en feu.

Pendant ce mouvement, sir James Saumarez avait été frappé de la distance qui séparait la division française du rivage. Cette position avancée, et surtout la faiblesse des deux points armés qui la flanquaient, le détermina à tenter la manœuvre dont la conséquence avait été pour Nelson la victoire d'Aboukir.

Le signal fut fait aux vaisseaux d'avant-garde d'essayer de doubler la gauche de l'ennemi; *le Vénérable*, tenant le vent, laissa arriver entre *le Formidable* et le fort Saint-Jacques. Cette manœuvre eût eu pour résultat de placer les Français entre deux feux.

Le changement de direction de l'ennemi révéla à Linois ses intentions. Sa détermination fut aussitôt prise : au signal du contre-amiral, nos vaisseaux, coupant leurs câbles, se laissèrent dériver sur le plein.

Un changement de vent contraria cette mesure énergique; la brise ayant faibli en tirant vers l'est, l'échouage manqua de régularité et surtout de précision et de vitesse dans le mouvement d'abatée; le feu de nos batteries ne s'éteignit pourtant pas un seul instant.

La ligne française ainsi reformée, le combat redevint plus terrible; *le Formidable*, dont le silence de la batterie espagnole ne tarda point à découvrir la gauche, se trouva assailli par trois vaisseaux ennemis; mais le nombre de ses adversaires ne jeta pas un seul instant d'hésitation dans sa défense; telle fut la vigueur et la justesse des bordées de nos quatre bâtimens, qu'après un combat de deux heures, livré à portée de mousquet, l'amiral anglais crut ne pouvoir réduire notre ligne sans se rendre maître de l'*île Verte*.

Le feu de ce fort avait cessé. La faiblesse de son mantelet de terrassement et de murailles n'ayant pu résister long-temps aux boulets anglais, les canonniers espagnols, privés d'ailleurs de munitions, l'avaient abandonné.

Plusieurs chaloupes pleines d'hommes se détachèrent de l'escadre ennemie. Le commandant de *la Murion*, échouée derrière *l'Indomptable*, les voyant nager sur l'île, s'empressa d'y détacher une

Digitized by Google

compagnie d'infanterie en garnison à son bord.

Le capitaine de ligne qui dirigea ce mouvement le fit avec tant de promptitude et d'audace que les Anglais, prévenus dans le fort par nos soldats, furent accueillis à leur débarquement par une grêle de mitraille qui les força de pousser tout de suite au large ; une de leurs chaloupes fut prise, une autre fut coulée.

Cette batterie, servie par nos soldats, ouvrit aussitôt un feu vif et nourri sur les vaisseaux que foudroyait déjà *l'Indomptable*. L'issue du combat ne sembla plus, dès lors, douteuse sur ce point. *Le Pompée*, ayant touché sur les récifs dont est formée la ceinture de l'île, ne put opposer une longue résistance : tout troué de boulets et privé de mâture, il se vit contraint d'amener son pavillon, aux cris de triomphe des Français ; plusieurs chaloupes venues de Gibraltar parvinrent cependant à l'arracher à une capture qui semblait certaine.

Pendant qu'au milieu des chances d'un combat acharné, *l'Indomptable*, dont le capitaine venait d'être tué glorieusement sur son banc de quart, fixait, de concert avec la batterie de l'*île Verte*, la victoire sur notre droite, la gauche n'achetait pas le succès par une moins énergique résistance.

Le combat, sur ce point comme sur l'autre extrémité de la ligne, avait été long-temps indécis. Au moment où nos vaisseaux coupaient la manœuvre de l'ennemi par leur échouage, sept chaloupes canonnières, s'étant détachées du fort d'Algéziras, étaient venues rattacher notre ligne au fort Saint-Jacques, en occupant l'espace que ce mouvement avait laissé ouvert.

La part qu'elles prirent dans l'engagement fut si vive, que deux seulement ne furent point mises hors de combat.

Le fort Saint-Jacques, dont la chemise de défense, faible et lézardée, protégeait mal l'artillerie, n'avait point tardé à se taire sous le feu qu'avaient dirigé contre lui les Anglais. L'officier supérieur Devaux s'étant aperçu que cette batterie avait cessé de tirer, s'y porta vivement à la tête d'un détachement de troupes qu'il prit à bord du *Desaix*.

Le feu, nourri par nos soldats, fut dirigé de nouveau sur l'escadre ennemie. Le combat prit des deux côtés un caractère d'acharnement qu'il n'avait pas eu auparavant ; les deux divisions, enveloppées de tourbillons de fumée que parcouraient sans cesse de longues traînées de feu, formaient, par leurs volées successives et précipitées, un grondement sans intermittence. Les équipages français faisaient des prodiges ; les vides qu'occasionaient les boulets dans le service des pièces étaient aussitôt remplis par de nouveaux combattants : matelots et soldats rivalisaient d'activité et de courage.

Ce fut au milieu de cet entraînement général que l'intrépide Lalonde, qui, malgré une blessure reçue au commencement de l'action, veillait sur tout, activait et dirigeait tout, fut renversé mort sur son banc de quart.

L'engagement durait depuis sept heures ; la flotte anglaise, presque désemparée, laissait languir son attaque sous les bordées continuelles de nos vaisseaux, lorsque l'amiral Saumarez donna le signal de la retraite.

Il était temps. Déjà trois de ses navires avaient perdu leurs mâts de hune et leur beaupré. Ce fut à peine si, lorsqu'ils eurent coupé leurs câbles, l'état de leurs voiles et de leurs cordages leur permit de prendre le vent. *L'Annibal*, échoué par le travers du *Redoutable*, resta au pouvoir de la division française, comme trophée de cette mémorable journée.

Ainsi se termina, par une victoire, cette action où notre escadre semblait devoir succomber sous la supériorité des forces qui venaient l'attaquer à son mouillage ; cette action, où tous les avantages que les circonstances du combat, le vent, les courants, le choix des moyens d'attaque, la position de l'ennemi, la protection dont le canon de Gibraltar couvrait leur retraite, réunissaient en faveur de la flotte anglaise, ne firent que tourner à la gloire de nos vaisseaux.

Ce fut un beau spectacle pour nos marins que la fuite désordonnée dont la marche de l'ennemi offrit le tableau !

Bien que favorisée par la brise qui soufflait de la terre et par les courants qui portaient au large, les bâtimens anglais, tout pantelants, les voiles trouées et les manœuvres en lambeaux, n'ayant, pour la plupart, que les tronçons de leur mâture, se traînaient péniblement vers Gibraltar, où *le Pompée*, rasé par nos boulets, était remorqué par des chaloupes.

Le contre-amiral français ne se reposa pas des dangers dont venait de triompher sa division sur la sécurité de la victoire ; il comprit la différence qui existait encore entre sa position et celle de son ennemi.

Indépendamment de l'abri sûr que la rade et le port de Gibraltar offraient à l'escadre anglaise, sir James y trouvait encore toutes les ressources de matériel et de travail qui pouvaient assurer la prompte réparation de ses navires et la remise de ses cadres au complet.

L'escadre française, au contraire, mouillée dans une baie ouverte et sur un ancrage peu sûr, se trouvait près d'un rivage d'où elle ne pouvait tirer aucun secours pour réparer le délabrement, suite rigoureuse de son long combat.

Il s'empressa donc de prendre les mesures d'urgence. Pendant que les équipages se livraient avec l'enthousiasme de la victoire à l'exécution de ces premiers travaux, Linois faisait parvenir à l'amiral espagnol et à l'officier supérieur français, alors sur la rade de Cadix, la nouvelle de

Digitized by Google

son engagement, l'état critique où se trouvait sa division, et une demande pressante de secours.

L'amiral Saumarez, avide d'effacer dans une prochaine rencontre la honte qu'avait jetée sur son escadre une défaite aussi imprévue, ne négligea rien pour profiter des ressources que lui assurait le voisinage d'un port anglais. Tout ce que Gibraltar renfermait d'ouvriers fut employé aux réparations de carène et de gréement dont avaient besoin ses vaisseaux; et pendant que ces travaux s'exécutaient avec une merveilleuse activité, il s'occupait lui-même à suppléer, par des matelots de choix, aux pertes qu'avaient essuyées ses équipages.

Une ardeur égale régna d'abord sur l'autre rive. Les vaisseaux français, et *l'Annibal*, dont la capture avait grossi la division, furent relevés et amarrés en ligne; les avaries de coque occasionées par l'échouage et le combat furent promptement réparées; les trous de boulets disparurent, les bastingages furent presque complètement refaits; et les cinq bâtimens se trouvaient en état d'accueillir une seconde fois dignement l'ennemi.

Cependant l'amiral Linois était étonné de ne recevoir aucun secours; en vain sa longue-vue interrogeait-elle sans cesse les hauteurs du rivage où l'on avait posté des vigies, le temps s'écoulait sans qu'aucun bâtiment fût signalé. Il ne pouvait comprendre une semblable négligence; quelle considération pouvait retenir don Juan Moreno sur la rade de Cadix, dont le départ de sir James Saumarez lui avait ouvert la sortie?

Il expédiait message sur message au contre-amiral Dumanoir, pour lui exprimer l'urgence des secours sans lesquels il ne pouvait quitter la baie d'Algéziras. Il fit les mêmes instances auprès de don Menaredo, commandant en chef de la marine à Cadix; il lui exposait les dangers auxquels tout retard exposait la division française, et l'imprudence que l'on commettait en donnant à l'ennemi le temps de réparer ses vaisseaux. Les vents se maintenaient toujours dans un air favorable, et l'horizon restait toujours vide : la flotte espagnole ne paraissait pas.

Linois, perdant enfin toute patience, se plaignit avec aigreur de cette mollesse ou de cette inaction; malgré ce qu'un pareil soupçon peut avoir d'humiliant pour un officier de courage, il termina sa dépêche en demandant à l'amiral espagnol ce que pouvait redouter son escadre d'une expédition que le délabrement des bâtimens ennemis affranchissait de tout danger. Des travaux de carénage n'en retenaient-ils pas deux dans le port de Gibraltar? les trois autres, embossés sur la rade, étaient-ils bien à craindre, privés de mâts principaux? et les quatre vaisseaux français, relevés et mis à flot, n'attendaient que les secours de la flotte pour être remorqués dans le bassin de Cadix!

Ces remontrances amères et les sollicitations énergiques du contre-amiral Dumanoir déterminèrent enfin l'amiral espagnol à mettre à la voile.

L'escadre, composée de neuf bâtimens, cinq vaisseaux, trois frégates et un brick, quitta la rade le 8 juillet sur le soir.

Le Real-Carlos, de 120 canons; *le San-Hermenegilde*, de 112; *le San-Fernando*, de 94; *l'Argonaute*, de 74, et *la Sabine*, de 44, naviguaient sous le pavillon espagnol : *le Saint-Antoine*, percé de 74 sabords; *la Libre* et *l'Indienne*, portant chacune 44 pièces, et l'aviso *le Vautour*, avaient arboré les trois couleurs françaises.

Cette escadre arriva le 9 juillet sur la rade d'Algéziras.

Les lenteurs de don Moreno avaient eu les suites que Linois avait prévues et signalées : la flotte anglaise avait repris son poste d'observation et de croisière.

Supplice de la cale.

Il n'est aucune réforme dont la réalisation soit aussi lente et aussi pénible que celle de la sanction des lois criminelles. Le contrôle des intérêts particuliers est toujours actif pour améliorer les institutions politiques ou civiles, tandis que le mépris attaché au crime ne permet qu'au philosophe de provoquer l'attention du législateur sur les exagérations et les monstruosités des dispositions pénales.

Combien a-t-il fallu de temps pour abolir la question et les tortures contre lesquelles protestaient non-seulement l'humanité, mais encore la justice?

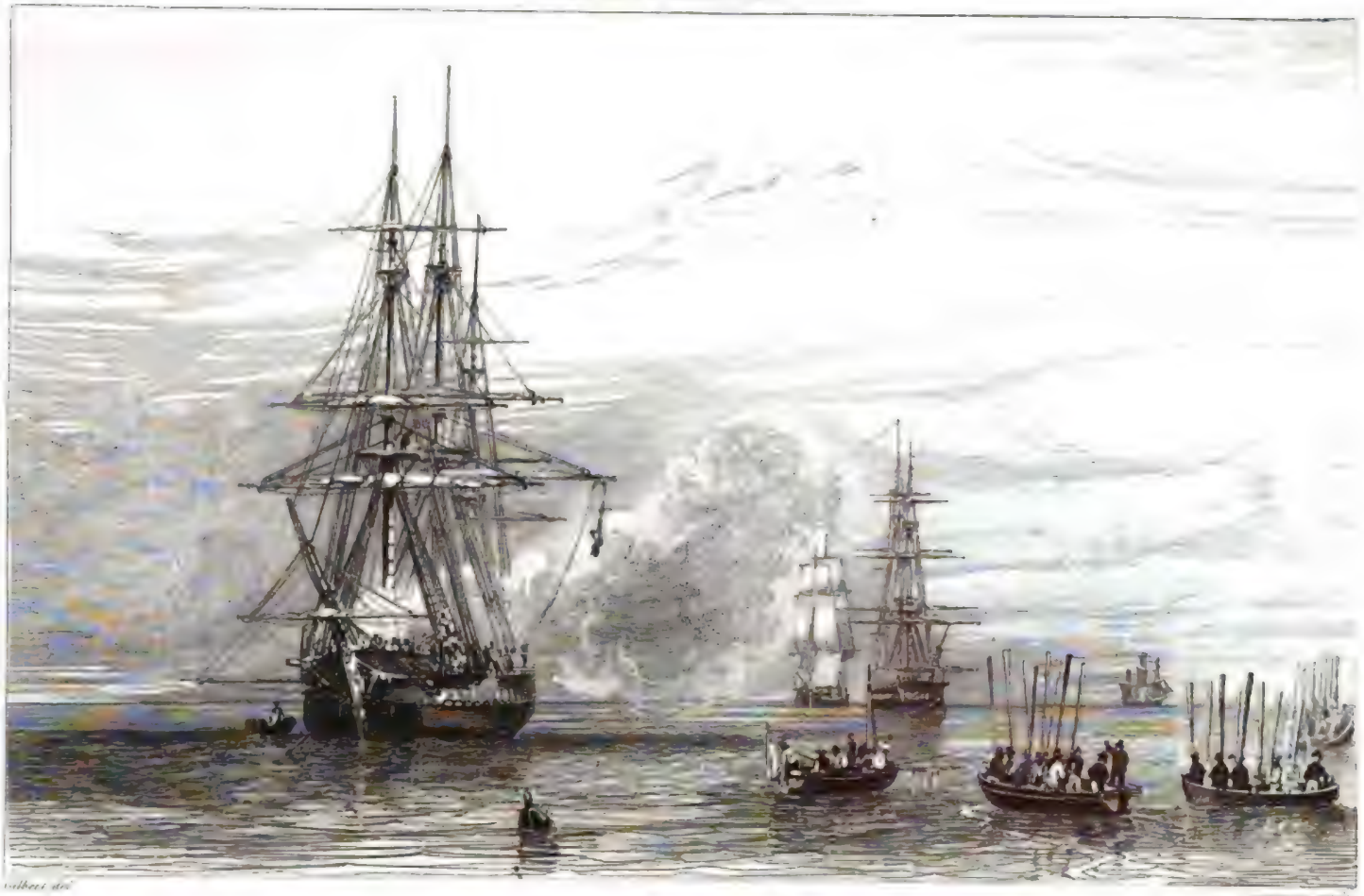
Combien en faudra-t-il pour repousser le fer tranchant de notre loi? combien pour effacer les taches de sang qui souillent encore les pages de nos codes?

Malgré la réprobation dont l'opinion publique frappe parmi nous les sévices corporels, ceux surtout à qui les douleurs impriment le caractère de supplice, quelques-uns de ces vestiges des temps barbares sont encore empreints dans la législation qui nous régit.

La civilisation a eu beau adoucir nos mœurs, elle n'est point encore parvenue à détruire si complétement l'ancien système, qu'il n'en survive encore quelques mots dans le dispositif de nos nouvelles lois.

La marine est restée, surtout dans cette voie, étrangère au mouvement d'amélioration et de progrès qui entraîne le siècle. Dans ses règle-

Digitized by Google



Corsaire de la Côte

Digitized by Google

Digitized by Google

mens spéciaux, règne toujours le mode de répression sur lequel reposait le régime disciplinaire de ses premiers temps.

Nous pourrions étayer notre remarque d'exemples récens, nous préférons emprunter à la dernière année de la Restauration un jugement qui sera d'autant plus concluant en cette matière que le vague et l'insuffisance de la loi permettaient facilement de soustraire le délit à l'application de la peine.

Le Félix, un des jolis trois-mâts que les armateurs de la place de Marseille équipent pour l'exploitation des Antilles, se trouvait au mois de janvier 1830 sur la rade de Saint-Pierre (Martinique), où tous les navires consignés pendant l'hivernage par les ordonnances du gouverneur, dans la baie du *Fort-Royal*, étaient revenus joyeusement former leurs lignes d'embossage.

Dans ces jours où le navire attendant son chargement, laisse aux matelots des loisirs dont le prix est souvent doublé par la faculté d'aller à terre, deux hommes regagnèrent un soir le bord dans un état d'exaltation qui ne prouvait rien moins que leur abstinence.

Or, si le caractère provençal révèle quelquefois sa violence, à travers même la brute bonhomie du matelot, c'est certainement lorsque l'esprit de l'alcool fouette son sang méridional; il n'est donc pas étonnant qu'un officier qui voulut sévir contre les deux loups de mer marseillais, ait trouvé dans l'accueil qu'ils firent à son intervention disciplinaire la matière d'une plainte dont fut saisi, dès le lendemain, le commandant de la frégate *la Nymphe*, alors en station dans ces eaux.

L'affaire était sérieuse. Ces questions de hiérarchie, d'une haute importance disciplinaire dans toutes les circonstances, prennent dans la nature même de la navigation un nouveau degré de gravité. C'est sur le respect dont l'opinion de l'équipage entoure son grade, que le chef trouve toute sa puissance; en dehors de la subordination la plus complète, il n'y a point de navigation possible sur des mers où le commandant ne peut faire appuyer son pouvoir par l'intervention des tribunaux ou de la société.

Outre le délit de désobéissance à un officier dans l'exercice de ses fonctions, que constata la sentence, l'accusation arguait encore contre les deux marins du crime de voies de violence envers un supérieur.

Un conseil militaire fut assemblé. Ce tribunal s'étant adjoint comme assesseurs plusieurs capitaines au long cours, les débats s'ouvrirent sur cette affaire.

L'instruction et le jugement s'agitèrent dans le cercle d'une législation où tout était incertitude, insuffisance ou lacune, pour des hommes surtout qu'une étude spéciale n'avait point versés dans la connaissance des lois, ordonnances et règlements qui forment notre code maritime. Cependant, après une discussion où les antécédents furent constamment invoqués pour éclairer et appuyer l'interprétation des textes, le conseil, basant son arrêt sur les articles de loi qui, en assimilant le délit d'insubordination commis sur les bâtimens du commerce à celui qui a lieu sur les navires de l'Etat, les placent sous le coup de la même pénalité, condamna les prévenus à recevoir deux coups de cale.

L'arrêt de cette juridiction maritime ne pouvant être suspendu ni par un appel ni par un pourvoi, le supplice ne fut retardé que de deux jours.

Le matin, le mouvement qui régnait sur tous les bâtimens de la rade ainsi que sur les quais annonçait que cette journée devait amener pour l'île un spectacle insolite. Les créoles et les mulâtres se portaient en foule vers le débarcadère et sur la plage. Les noirs sillonnaient la surface bleue de la mer avec leurs légers esquifs formés de troncs d'arbres creux, où, pour quelques pièces, ils recevaient et promenaient les curieux. C'était une agitation universelle qui n'atteignit son plus haut degré que lorsque les horloges de la ville frappèrent midi.

A cette heure, un signal de *la Nymphe* appela à l'ordre les embarcations des navires marchands.

Un canot monté par un officier et par quatre hommes se détacha alors de chaque bâtiment national ou étranger, et nagea vers la frégate française.

Le lieutenant de garde, embarqué dans une yole coquette, les forma, à mesure qu'ils arrivèrent, en un cercle assez étroit pour que tous les marins qui les montaient pussent être témoins de l'exécution qui se préparait. Le pont et les gaillards de *la Nymphe* n'offraient cependant encore aucunes dispositions autres que celle du pavillon qui pussent la faire soupçonner. On ne voyait circuler sur les passavants que quelques-uns des hommes de bordée.

Mais un coup de sifflet du maître d'équipage s'étant fait entendre, tous les matelots montèrent sur le pont et se rangèrent tribord et bâbord en deux lignes parallèles; au même instant un détachement parut en armes, et quatre fusiliers amenèrent les deux patiens.

L'un d'eux, le plus âgé, promenait ses yeux sur ses camarades avec un air d'abattement impassible; l'autre, à sa pâleur, devait être sous l'impression terrible dont le supplice qu'il allait subir s'entoure dans les récits des matelots.

Les tambours annoncèrent leur présence par un roulement funèbre, qui ne cessa que lorsque le commissaire, ayant suspendu la marche des deux condamnés au pied du grand mât, se disposa à lire à haute voix leur sentence.

Le silence et l'effroi étaient universels, même dans les cœurs des vieux matelots dont l'exis-

Digitized by Google

tence s'était écoulée tout entière au milieu des dangers.

L'arrêt prononcé, deux quartiers-maîtres s'emparèrent des coupables, dont les mains furent attachées au-dessus de la tête. Un bout de bois fixé au bout du *cartahu*, cordage qui devait les enlever à l'extrémité de la grande vergue, fut alors amarré transversalement sous leurs pieds, auxquels fut attaché un boulet.

Ces dispositions faites, tout fut prêt pour l'exécution.

Feu! s'écria l'officier de garde; un coup de canon ayant annoncé à la rade et à la ville le moment du châtiment, le pavillon de justice, courant le long de sa drisse, fut se frapper à la tête du mât de misaine, pendant que trente matelots, rangés sur le *cartahu*, hissèrent avec rapidité les deux coupables que l'on vit successivement suspendus aux extrémités de la grande vergue. La corde larguée, les deux malheureux, tombant de tout leur poids, augmenté de celui du boulet attaché à leurs pieds, plongèrent dans la mer, d'où ils furent aussitôt retirés pour y être plongés une seconde fois.

Le silence qui dura pendant toute cette scène terrible ne fut troublé que par les cris des patients et le bruit de la mer que, dans leur chute, fouettaient leurs corps.

Un nouveau roulement de tambours annonça que l'exécution était finie.

Pendant que les embarcations, rompant leur ligne circulaire, regagnaient à la rame ou la rive ou leurs bâtiments, quatre hommes transportaient les deux malheureux presque mourants au poste, où les chirurgiens les attendaient pour leur prodiguer les secours de l'art.—1830!.....

F.-G.

La journée du matelot,

Prenons-la à son commencement, afin que ce tableau de détails soit aussi complet que nous pourrions le faire.

L'heure du lever est arrivée; la cloche, *piquée* par le pilotin, annonce six heures : — nous sommes en été. — Le tambour a battu la diane sur le gaillard d'avant, et le capitaine d'armes s'apprête à faire sa ronde dans la batterie du bâtiment pour hâter le branle-bas.

Le matelot qui dormait, après avoir fait le quart de minuit à quatre heures, va remonter sur le pont où il trouvera les gens qui font le quart du jour. Les hamacs, qu'on appelait autrefois les *branles*, du mot italien *branla*, qui caractérise le mouvement continuel de ce lit suspendu; les hamacs se décrochent rapidement, transfilés d'abord, puis réduits au plus petit volume possible. Aucun ne restera là, paresseux ou retardataire : la consigne est sévèrement exécutée; elle ne s'humanise pour personne. Ce n'est plus comme autrefois, où la batterie basse d'un vaisseau restait encombrée toute la journée, et devenait, par ce fait, un foyer d'infection et de malpropreté. On ne l'ouvrait pas toujours quand il faisait beau; on ne décrochait les hamacs qu'une fois par semaine environ pour aérer ce grand dortoir qu'on lavait et grattait seulement alors. Maintenant de l'air partout, partout et toujours de l'eau, des soins de propreté, des attentions recherchées d'hygiène; partout le balai, le faubert, le sable, la brique qui rendent aux planchers des ponts leur blancheur et leur netteté.

Les hamacs sont montés sur les gaillards, où ils vont être rangés méthodiquement dans le bastingage qui borde par le haut le plat-bord du vaisseau. Chaque homme apporte son lit, car il n'y a plus, comme au temps passé, un hamac pour deux matelots. Tous les inconvéniens qui résultaient de cet ordre de choses ont disparu; et puis, le hamac n'est plus ce qu'il était, un sac de toile où n'entraient jamais de matelas, où la couverture était même rarement admise, parce que chaque marin avait le libre arbitre sur la question d'habillement et d'équipement, et que la plupart aimaient mieux dépenser leur paie à boire, à faire l'orgie dans les bouges immondes des petites rues des ports, qu'à se donner le confort du costume et de l'habitation. On a sagement substitué la volonté du réglement à ce désordre facultatif; tous les hamacs sont pourvus d'une couverture et d'un petit matelas; ils sont numérotés, comme les places des batteries et de l'entrepont où on les tend; ils sont lavés souvent, mis à l'air, soignés enfin autant que le sont votre lit et le mien.

Quand le *branle-bas*, — ai-je besoin de dire que cela signifie : *bas les hamacs* ou *décrochez les hamacs!* — quand le branle-bas est fini, quand on a fait le chapelet des hamacs, arrangés par des matelots et des sous-officiers, surveillés par les maîtres, l'officier et les élèves de quart, et le second capitaine du bâtiment; le remplaçant de la cloche classique dans la plupart des signaux que sa voix éclatante donnait à l'équipage, le tambour appelle pour le déjeûner. Ici, encore, il faut signaler d'heureuses améliorations : le déjeûner était autrefois un repas en l'air; le matelot le faisait en se promenant; en se promenant il rongeait son morceau de biscuit, auquel on joignait une part de fromage de hollande; ensuite il venait boire au gobelet commun le quart de vin que le bidon du *plat* — le nombre d'hommes réunis à une gamelle — contenait dans ses flancs coniques de

Digitized by Google

douves aigries. Aujourd'hui, le matelot déjeune de café, s'il est dans les colonies, ou d'une panade faite avec le beurre et le biscuit de sa ration du matin; un verre de vin (le quart d'une bouteille), ou un boujaron d'eau-de-vie (le seizième d'un litre), complète le repas, auquel succède immédiatement le lavage du vaisseau, opération quotidienne à laquelle tout le monde va prendre part.

Alors tous les pantalons sont retroussés jusqu'aux genoux; toutes les jambes, tous les pieds sont mis à nu; des bailles, des seaux descendent à la mer et en rapportent l'eau, qui est jetée en larges nappes sur les ponts que les balais frottent en même temps. La brique qui doit récurer les planches fait son jeu à son tour; l'eau vient ensuite, et ce faisceau de cordages détordus, dont nous avons pris le nom à un verbe de la langue hollandaise : *Zwabberen* (nettoyer), le *faubert*, éponge, essuie et sèche.

Le second du bord a prescrit la tenue qu'on gardera toute la journée; on va échanger les vieux vêtemens de la nuit contre la chemise blanche et le pantalon de toile, à la ceinture serrée sur les hanches. Il fait beau, le navire est par les latitudes équatoriales; quand il s'en éloignera, quand il trouvera le froid ou les brouillards humides, on ajoutera une chemise de laine blanche ou de molleton bleu, puis le paletot, veste de drap qui se croise sur la poitrine, et le pantalon de drap.

Vers neuf heures, l'inspection. Encore à la fin de l'Empire, c'était seulement l'affaire du dimanche; affaire, je me trompe; car le plus souvent c'était une vaine formalité. L'inspection est sérieuse maintenant, et tout matelot, apprenti-marin ou mousse qui est convaincu de malpropreté, de négligence dans l'entretien de ses hardes, au raccommodage desquelles est consacré un jour par huitaine, — le samedi, d'ordinaire, — est puni sévèrement.

Après l'inspection, les travaux et les exercices de tous genres commencent; et, par travaux, il ne faut pas entendre la manœuvre du bâtiment, parce que la manœuvre est constante, diurne ou nocturne, frequente ou rare, selon les occurrences et les besoins de la route qu'on veut faire. Chacun s'applique à ses occupations spéciales : voiliers, charpentiers, armuriers, matelots ou calfats : réparations de toutes sortes, confection d'objets utiles que le port d'armement n'a point fournis parce qu'ils ne sont pas réglementairement jugés d'une nécessité absolue. Ici on retaille les voiles, que le magasin général a données, ou trop ou pas assez échancrées au goût du commandant; là le maître d'équipage fait estroper des poulies, change les garans des palans, ou enseigne à ses apprentis-marins l'art de faire les nœuds, si sûrs, si divers, qui ont reçu leur application particulière, et qu'il faudra savoir exécuter promptement et bien, au milieu des ténèbres comme à la clarté du soleil, quand le moment du besoin sera venu. A son poste, l'armurier nettoie les pistolets, les fusils, les haches et les sabres qu'il faut protéger sans cesse contre les envahissemens de la rouille; le charpentier fait quelque coffre, quelque cloison, ou bien il procède au remplacement d'un bordage que, dans sa dernière communication avec la terre, une des embarcations du vaisseau a rompu contre une roche. Pendant ce temps-là, l'école du fusil ou l'exercice du canon occupe une portion de l'équipage. Ces exercices, ces travaux, dont les malades seuls sont exemptés, donnent au bâtiment une activité, une vie qui le font ressembler à la ruche des abeilles industrieuses, ou à l'intelligente république des fourmis.

A onze heures, un coup de balai partout. C'est le second nettoyage, et la journée est à peine à son milieu! A onze heures et demie la première bordée, c'est-à-dire une moitié de l'équipage va dîner. On dîne par bordées, afin qu'il y ait toujours sur le pont de quoi manœuvrer le vaisseau. Avant le moment où les matelots descendent prendre leur repas, le coq — cuisinier, du latin *coquus :* vous voyez que la langue du gaillard d'avant a d'assez nobles origines! — le coq est venu faire goûter à l'officier de service les mets qu'il va distribuer : c'est le vœu de la vieille ordonnance de Louis XIV, auquel on satisfait maintenant, après l'avoir long-temps méconnu. M. de Chateaubriand dit quelque part, dans ses *Mémoires*, je crois : « Au repas du » midi et du soir, les matelots assis en rond » autour des gamelles, plongeaient l'un après » l'autre, régulièrement et sans fraude, leur » cuillère d'étain dans la soupe flottante au rou- » lis. » Cela était vrai au temps où l'auteur d'*Atala* allait en Amérique; c'était vrai, même au commencement de la Restauration; mais là encore, le tableau de ce qui est aujourd'hui diffère heureusement de ce qui était jadis. Plus de gamelles autour desquelles les matelots s'accroupissaient comme les pauvres Arabes mangeant leur riz; plus de ces vases communs où les cuillères se plongent alternativement, apportant *dans la soupe flottante au roulis* le dégoût qu'il faut vaincre, la maladie qu'il faut braver. A chacun son gobelet, son couvert complet; à chacun aussi son assiette, comme chez les Anglais. A chacun sa place sur un banc, autour d'une petite table accrochée à la muraille du navire : établissement facile et prompt, qui ne trouble en rien l'économie de l'arrangement intérieur du bâtiment, et a l'avantage de procurer au matelot un moyen de repos excellent, un repas commode, un moment de bonne causerie. C'est l'existence de ménage qu'on a rendue par là au marin pendant ses navigations. N'a-t-on pas bien fait? La profession de la marine n'est-

Digitized by Google

elle pas assez pénible pour qu'on donne à celui qui y est voué par goût, ou par la contrainte de la loi, tous les dédommagements qui ne peuvent nuire au service? Le bien vêtir, le loger commodément, le bien coucher, lui assurer une nourriture saine, c'est le problème dont la solution fut si longue à trouver, et que l'on a résolu en Angleterre et en France, grâce au zèle persévérant des officiers de marine de ces deux nations.

Chaque bordée reste trois quarts d'heure à table, espace de temps bien raisonnable pour la consommation d'une soupe, d'une ration de bœuf ou de lard salé, et de légumes secs, cuits avec la viande. Après une heure et demie de repas, les tables et les bancs sont remis à leurs places entre les barreaux des plafonds. La batterie ou l'entre-pont qui a servi de salle à manger est balayée, et les exercices vont recommencer, pour cesser à trois heures et demie.

Tandis que fusils et canons, demi-piques et haches d'abordage étaient maniés par la portion de l'équipage sur laquelle ne repose pas pour le moment le soin de la manœuvre, des matelots ont suspendu à l'extrémité des vergues, sous le vent, des voiles longues et étroites appelées *bonnettes*. Leur milieu, pendant entre la grande vergue et la vergue de misaine, fait une espèce de sac qui se remplit d'eau. C'est dans cette baignoire mobile, emportée par la vitesse du bâtiment, et dont l'eau se renouvelle sans cesse, que les marins vont descendre prendre les plaisirs du bain. Une demi-heure passera bien vite dans les amusements sans danger de cette récréation hygiénique. On joue dans le fond de la bonnette comme on ferait sur le sable doré d'une anse ou d'une rivière : on se dédommage du silence forcé qu'on a gardé pendant les exercices; on lutte, on rit, on multiplie les innocentes malices des passades et de l'eau jetée à profusion; on s'évertue à qui, sorti de la baignoire de toile, suivra le mieux le vaisseau qu'une très-faible brise pousse lentement. Mais gare le requin! On rentre prudemment dans la bonnette, où le vorace animal ne viendra point attaquer les baigneurs.

Allons, à bord, nos tritons! L'officier de quart fait battre pour le souper. Encore un dernier plongeon, encore une passade inattendue qui nous vaudra un juron et un grand éclat de rire, et puis on obéira. Voilà qu'on remonte dans la batterie. Ces hommes nus, livrant l'assaut au navire, présentent un spectacle amusant. On s'accroche à tout ce qui traîne de bouts de cordages; on se prend au corps, à la jambe, au pied de celui qui est déjà en haut, et, avec son aide, on gravit le rempart pour entrer par l'embrasure qu'on appelle *sabord*. Bientôt on sera essuyé, habillé et autour de la table, où des légumes, accommodés à l'huile ou au beurre, seront apportés par les matelots de gamelle.

La journée s'avance. On a bien travaillé; à moins d'un événement imprévu, d'un coup de vent subit, d'un naufrage sur quelque écueil qui n'est point indiqué au *Neptune*, on ne travaillera plus jusqu'à l'heure du coucher. Aux jeux! Liberté entière, mais liberté réglée par la sagesse de la discipline. Chacun va se livrer à son goût, à son instinct, à son caprice; une seule chose est défendue : les jeux de cartes avec leurs hasards provocateurs, avec leurs dangereuses chances sur lesquelles on peut exposer sa paie ou la boisson que le cambusier verse à chaque repas. Si quelqu'un est surpris par un officier ou par le capitaine d'armes, transgressant l'ordre de prohibition relatif aux jeux de hasard, il sera puni. Quelques couples aventureux s'iront cacher dans un coin du faux pont ou derrière les canons, pour jouer à la brisque ou à la mouche; ils feront semblant de lire, s'ils voient venir l'agent de la police du bord, et ils cacheront promptement les cartes. Sauvés trois fois, ils seront pris une quatrième, et malheur à eux!

Sur le gaillard d'avant, voyez les bâtonistes s'exerçant au maniement d'une arme qui n'est pas innocente entre les mains du matelot. Quelle adresse, quelle agilité, quelle application! Ces gens-là ont de la grâce, et beaucoup plus que les danseurs que voilà sur un des passavants. Ceux-ci ont une prétention ravissante; ils se dessinent, se posent, s'évertuent à faire de hauts et lourds entrechats; compliquent leurs pas de mille petits agréments, inconnus de qui n'a point vu les beaux danseurs de régiments vers la fin de l'Empire, — cette période glorieuse de la danse de société qui illustra à Paris Treniz, Chatillon, Dupaty, — et, dans toutes les casernes de l'Europe, dans tous les bals champêtres où nous assistions en vainqueurs, les tambours-maîtres et les sous-officiers de voltigeurs. Dans la batterie basse, les maîtres d'armes donnent leurs leçons au milieu d'un cercle d'amateurs qui jugent des coups portés, parés ou reçus. Ici le précepteur primaire enseigne à lire ou à écrire. Là, on travaille à de petits modèles de navires que le matelot de l'intérieur rapportera à sa famille, pour lui expliquer la maison flottante qu'il aura habitée pendant quelques années; merveilleuse machine, qui ne sera pas plus comprise au village que ne le seraient les modèles des précieuses mécaniques à tisser la soie, à tondre le drap, ou à naviguer par la vapeur. Un orateur a pris la parole, dans ce coin où il captive de nombreux auditeurs. Un escamoteur étonne, plus loin, par la rare habileté de sa prestidigitation qui laisse loin derrière elle la science de plus d'un opérateur de carrefour. Voilà un jeune homme qui déclame quelque tirade de tragédie ou de melodrame, pour laquelle il s'est passionné, après l'avoir entendu debiter sur un théâtre de province, en allant de son pays au port où il a été

Digitized by Google

incorporé; des auditeurs délicats lui prodiguent leurs bravos flatteurs. A l'autre extrémité de la batterie, un novice, qui a pris la marine par un engagement volontaire, après avoir mené la vie oisive de tant de pauvres jeunes gens que le séjour de Paris a flétris de bonne heure, chante tout ce qu'il a appris autrefois de couplets et d'airs d'opéras-comiques; on l'écoute avec intérêt, car sa voix est timbrée, juste et assez facile; il fait des fioritures qu'il a retenues des chanteurs méridionaux que l'été ramène devant les cafés de la capitale pour le bonheur des bourgeois *dilettanti*. Un violon se fait entendre là-bas, et là-haut un flageolet qui, pour n'être pas de la famille de celui de Collinet, n'en est pas moins écouté avec plaisir par des oreilles que le sifflet aigu du maître d'équipage n'a jamais révoltées, et qui ne sont pas à cela près de quelques sons douteux ou résolument faux. Les chants, dans tous les patois de l'est et de l'ouest, du nord et du midi, se croisent, se confondent, et font de l'intérieur du vaisseau une effroyable Babel musicale !...

Les jeux se prolongeront jusqu'à sept heures. Alors on rétablira les branles; en d'autres termes, on pendra les hamacs qu'on avait détendus le matin au branle-bas. Au lit donc à présent, et bon quart à qui veille !

Vous savez quelle est la vie du matelot; je vous l'ai montrée pendant toutes les heures d'une journée dont celles qui la suivront ne différeront guère que par certaines modifications relatives aux temps, aux saisons, aux latitudes, ou aux événements graves de la mer. Il est bien entendu que les féries du dimanche et de quelques autres jours consacrés sont observées, et que l'on ne fait à bord, ce jour-là, rien que le nécessaire.

Je ne dois point oublier de dire que l'inspection du médecin se passe une fois par semaine, qu'une fois par semaine aussi le chirurgien-major visite la bouche de tous les hommes, pour qui la faculté a, sur les vaisseaux, des soins plus éclairés et plus empressés peut-être qu'elle n'en aurait dans les villes et surtout dans les campagnes. Aussi, il est des maladies dont le nom jetait de l'effroi jadis dans toutes les imaginations, et qui sont maintenant presque inconnues à bord; de ce nombre est le scorbut, tant redouté autrefois. A moins de navigations bien fatigantes, bien longues, et qui, contrariées par des circonstances malheureuses, ne mènent pas aux relâches où l'on peut se procurer des vivres frais, les équipages ne sont plus attaqués de ce mal qui, il y a trente ans encore, sévissait avec rigueur dans les bâtiments les mieux tenus.

C'est qu'alors les bâtiments les mieux tenus l'étaient assez mal; on ne saurait les comparer à ceux d'à-présent. Aujourd'hui, tout ce qui, dans l'ancien système, ajoutait aux inconvénients du métier de la mer, a disparu ou à peu près; les marins sont soignés très-paternellement, et vous avez pu voir, par la peinture, que j'ai tâché de rendre fidèle, de leurs travaux, de leurs repas et de leurs plaisirs, qu'ils sont fort heureux; beaucoup plus heureux assurément que les cultivateurs, très-mal nourris pour la plupart, et que bien des gens de métiers, chez qui le vêtir, le manger, le loger et le dormir sont des questions inquiétantes de tous les jours. Le matelot a quelquefois de grandes fatigues; mais quand il a fini son quart, s'il est mouillé, il peut mettre des vêtements secs; s'il a besoin de repos, il a un bon hamac où il trouvera chaleur et sommeil. Contre la pluie, il a des abris: le cagnard en toile peinte et goudronnée, le gaillard d'avant, et même les batteries; contre la faim, il a trois repas assurés, à moins d'accident; contre la soif, il a de l'eau qui ne se corrompt plus, grâce aux caisses de fer où elle est contenue. Ainsi, pas d'inquiétude, une vie active et fortifiante, et 99 centimes de solde par jour, s'il est matelot de première classe; 89, s'il est matelot de deuxième; 79, s'il est matelot de troisième, et 59, s'il n'est qu'apprenti marin.

A. Jal.

Le Scorbut.

La navigation, conquête hardie de l'homme sur un élément qui n'est pas le sien, entraîne à sa suite une de ces maladies que la nature, trop souvent, fait le prix de chaque découverte de l'esprit humain; mais heureusement que, dans ses progrès, la civilisation parvient aussi quelquefois à neutraliser ces tristes fruits de ses premiers pas.

Ces réflexions paraissent toutes naturelles lorsqu'on jette les yeux sur l'histoire du scorbut, maladie à peine connue des Grecs et des Romains, et généralement de tous les peuples étrangers aux longues navigations. Ce ne fut que dans les trois siècles qui nous précèdent, alors que les entreprises des Portugais autour de l'Afrique, et la découverte du Nouveau-Monde, eurent rendu les voyages de long cours d'autant plus fréquents, que l'invention de la boussole permit aux navigateurs d'abandonner les côtes et de s'élancer avec confiance dans les vastes solitudes de l'Océan; ce ne fut qu'alors, dis-je, que le scorbut fit de si cruels ravages, qu'il appela les méditations d'une foule de savans. Le docteur *Lind*, entre autres, fit paraître en Angleterre un traité sur cette maladie, que les ouvrages des modernes n'ont pu faire oublier.

Digitized by Google

Aujourd'hui, que l'influence des causes sous lesquelles le scorbut se développe est bien appréciée, on est parvenu à diminuer tellement ses ravages, que des navigateurs célèbres, entre autres le capitaine *Cook* et *La Pérouse*, ont pu, à l'aide de certaines précautions, soustraire presque entièrement leurs équipages à ce terrible fléau. On connaît les soins minutieux que *La Pérouse* apportait à tout ce qui concernait la santé de ses matelots; aussi était-il persuadé que l'air de la mer n'était pas la principale cause du scorbut. Il était convaincu, par expérience, que des hommes parfaitement nourris, parfaitement soignés, pouvaient soutenir les fatigues des plus longues navigations, sous toutes les latitudes, au milieu des brumes ou sous un ciel brûlant.

Ce n'est pas que cette affection soit l'apanage exclusif de la navigation; trop d'exemples désastreux prouvent qu'il en est autrement; aussi a-t-on toujours distingué le scorbut de mer du scorbut de terre. *Pline* (Histoire naturelle, lib. 3) a décrit, sous le nom de *Stomacace*, une maladie scorbutique qui affecta l'armée de *Germanicus*, alors campée non loin du Rhin, vers les bords de la mer. Sous les murs de Damiette, l'armée de *saint Louis* fut presque entièrement détruite par un scorbut des plus graves, et depuis l'on a pu assez souvent observer cette maladie faisant de nombreuses victimes dans les armées campées dans des lieux humides et insalubres. *Pinel* eut occasion de voir le scorbut dans les hôpitaux de Bicêtre et de la Salpêtrière. De ses observations faites dans l'année 1794, il résulte que le nombre des scorbutiques dans ces deux établissemens a toujours été en croissant depuis le mois de novembre jusqu'en avril; l'hiver est donc, écrit-il, la saison la plus féconde en causes productrices du scorbut dans les hospices, à cause de l'inaction de l'air non renouvelé des salles, de l'ennui et du défaut de végétaux frais. Cependant, si l'on analyse avec soin les influences qui peuvent développer le scorbut soit de terre, soit de mer, on ne tarde pas à reconnaître que ces influences sont identiquement les mêmes; aussi l'un et l'autre présentent-ils exactement les mêmes symptômes. Pendant long-temps, frappés de voir cette maladie sévir principalement sur les équipages des vaisseaux, les médecins en firent une affection propre aux marins; ils l'attribuèrent à l'air de la mer; mais cette cause ne tarda pas à perdre aux yeux des observateurs la part d'influence exclusive qu'ils lui avaient d'abord accordée. D'une part, les voyages de *Cook* et de *La Pérouse*, qui étaient parvenus, pendant de longues navigations, à garantir de ce fléau les hommes soumis à leurs ordres; d'un autre côté, les observations faites sur le scorbut maritime et rapprochées de celles qui furent faites sur celui de terre en 1720, par *Kramer*, médecin des armées impériales en Hongrie, ne laissèrent plus de doute qu'il fallait aller chercher ailleurs que dans une atmosphère marine la cause du scorbut.

On l'attribua aussi à l'influence des viandes salées dont se nourrissent exclusivement les marins : long-temps cette opinion régna dans la science. Cependant les matelots de *Cook* et de *La Pérouse* avaient fait usage de salaisons pendant leurs longues traversées, et le docteur *Pringle* lui-même, grand partisan de cette opinion, a été forcé de reconnaître que cette alimentation ne provoque pas toujours le scorbut; il rapporte même que, lorsque le château de *Sisingharst*, dans le comté de *Kent*, fut, par suite de la guerre, encombré de prisonniers français, le scorbut se manifesta parmi eux, quoiqu'on ne leur eût pas donné de viandes salées et qu'on les eût nourris de viandes fraîches et de pain.

C'est à l'eau de la mer que certains praticiens ont pensé devoir attribuer le développement du scorbut. Cette dernière opinion est, il est vrai, étayée de l'histoire d'une femme, citée par *Huxham*, et qui, pour se guérir d'une tumeur scrofuleuse, but pendant dix matinées consécutives de l'eau de mer et devint scorbutique. Mais ce fait, tout spécieux qu'il paraisse au premier abord, est loin d'être concluant. Le docteur *Versari*, dans un mémoire couronné par la Société médico-chirurgicale de Bologne, observe fort judicieusement, à cette occasion, que beaucoup d'individus ont bu une aussi grande quantité d'eau de mer sans en éprouver de mauvais effets, et que le scorbut attaque très-facilement ceux qui ont actuellement, ou qui viennent d'avoir d'autres maladies, ainsi que l'avaient déjà remarqué *Kramer*, *Milman* et *M. Fodoré*. D'ailleurs rien ne prouve que cette femme ne fût pas prédisposée au scorbut, et qu'elle ne fût pas exposée à ses véritables causes. L'hydrochlorate de soude, ou sel marin, contenu dans l'eau de mer, ne peut agir, par sa petite quantité, que comme un léger laxatif; et l'eau de mer avait été employée, non sans quelque succès, par *Milman*, *Wiero*, etc., non-seulement comme moyen préservatif, mais encore comme moyen curatif du scorbut.

Il est donc nécessaire de rechercher quelles sont les véritables causes de l'affection qui nous occupe; évidemment elles devront s'appliquer à la maladie, soit qu'elle règne sur un navire, soit qu'elle affecte une localité éloignée des bords de la mer : seulement, comme le scorbut a plus fréquemment atteint les équipages des vaisseaux, il sera bon d'examiner quelle influence particulière elles acquièrent de cette circonstance.

Au nombre des causes les plus propres à faire naître cette grave affection, on doit surtout

Digitized by Google

compter un air froid, humide et chargé d'émanations. En effet, si l'on étudie les circonstances diverses, et au premier aspect si différentes dans lesquelles le scorbut se développe, on ne tarde pas à se convaincre que cette cause n'a jamais cessé d'être agissante. Ainsi, elle sévit principalement sur des individus campés dans des lieux bas, humides et froids, surtout lorsqu'ils y sont réunis en grand nombre. C'est dans de telles circonstances que des armées de terre en ont été frappées, comme, par exemple, l'armée de *Germanicus*, celle campée sous les murs de Breda en 1625, et l'armée impériale en 1720. L'influence de l'hiver sur la production du scorbut, constatée par les observations de *Pinel* en 1794, avait déjà été signalée par le père de la médecine, le grand *Hippocrate*. M. *Richerand* a pu encore la reconnaître à l'hôpital Saint-Louis, il y a peu d'années, et le cas de scorbut que la pratique civile permet aux médecins d'observer de temps à autre, leur offre également l'hiver, saison froide et humide, et l'habitation des quartiers bas et malsains, comme en favorisant singulièrement l'apparition.

Analysons maintenant l'état d'un navire, et voyons si la cause propre au scorbut de terre n'agira pas ici avec encore plus d'intensité. Suivant les conditions de construction d'un vaisseau, l'air qui se trouve renfermé dans la cale et les entre-ponts ne se renouvelle que difficilement, puisque souvent les formes exigées empêchent de laisser des communications assez libres avec l'air extérieur. D'une autre part, l'accumulation d'hommes dans cet espace resserré, ne tarde pas à absorber la partie vitale, le *pabulum vitæ* des anciens, l'oxygène des chimistes modernes, et de vicier ainsi l'air atmosphérique qui ne contient plus la proportion d'oxygène voulue pour le jeu des organes. Maintenant, si l'on réfléchit que par le fait de la respiration, l'air expiré contient non-seulement une certaine quantité d'acide carbonique, à peu près proportionnelle à la quantité absorbée d'oxygène, mais encore une *vapeur aqueuse;* et que, d'autre part, la transpiration, suivant les calculs de *Hales*, de *Sanctorius* et de *Gorter*, est très-abondante, sans qu'il soit possible néanmoins d'en assigner la quantité d'une manière exacte, on concevra facilement qu'il puisse arriver que l'air d'un vaisseau soit altéré non-seulement dans la proportion de ses éléments chimiques, mais encore par l'addition d'une énorme quantité d'humidité. Le navire ne se trouve-t-il pas alors dans les mêmes conditions qu'une prison, un hôpital encombré ou même certaines localités dans lesquelles sont campées de nombreuses armées? Qu'on se reporte alors aux voyages si intéressants, et si curieux, sous tant d'autres rapports, de *Vasco de Gama*, de l'amiral *Anson*, de *Vancouver*, d'*Entrecastraux*, et l'on verra les vaisseaux de ces illustres et intrépides marins surchargés d'équipages, de sorte que l'accumulation des hommes n'était nullement en rapport avec la grandeur des navires, ni par conséquent avec la quantité d'air qui s'y trouvait contenu.

L'air ainsi modifié auquel nous croyons devoir accorder une telle influence dans la production du scorbut, en acquiert encore bien davantage si son action se trouve favorisée par d'autres causes débilitantes, telles qu'une mauvaise nourriture, les affections morales tristes, l'ennui, le défaut d'exercice, et des maladies chroniques antérieures. L'action de ces causes, on le conçoit facilement, doit être un puissant auxiliaire à l'influence de l'air froid et humide ; mais aucune d'elles, ni même toutes ensemble réunies, ne pourront engendrer le scorbut, si elles ne sont aidées par l'action d'une atmosphère viciée. Ainsi la flotte de l'amiral *Anson*, abondamment pourvue de vivres frais, fut cruellement maltraitée par cette maladie, tandis que d'autres expéditions navales, beaucoup moins bien approvisionnées, en ont été constamment préservées, parce qu'elles étaient, par rapport à l'air, dans des conditions bien plus favorables. Mais, d'un autre côté aussi, cette même atmosphère, que j'appellerai, si l'on veut, *scorbutique*, n'agira qu'autant qu'elle sera favorisée par une ou plusieurs de ces causes auxiliaires; ainsi, c'est en grande partie, sans doute, à cause de leur caractère morose et porté à la tristesse, que les Hollandais et les Allemands occupés au siége de Breda ont été moissonnés par le scorbut, tandis que les soldats français, placés dans les mêmes conditions, puisaient dans leur gaieté inaltérable, et dans une folle insouciance qui forme le fonds de leur caractère national, un préservatif contre les maux dont leurs frères d'armes étaient assaillis.

Si les causes que nous venons d'énumérer agissent pendant un certain temps, les individus qui s'y trouvent exposés ne tardent pas à présenter les symptômes suivants : pâleur de la face, lividité du pourtour des yeux et des lèvres, prostration des forces, perte de l'appétit, inaptitude au mouvement, et même aversion pour toute espèce d'exercice. Ces symptômes constituent la période d'imminence du scorbut (première période des auteurs).

La seconde période, ou stade d'invasion, est marquée par l'exaltation des phénomènes déjà décrits; mais, en outre, tous les muscles deviennent douloureux et rigides, les genoux sont frappés d'une faiblesse extrême, accompagnée d'engourdissement, et le moindre exercice gêne la respiration. Bientôt des hémorrhagies légères s'observent dans les tissus ; les gencives se gonflent, deviennent douloureuses, spongieuses, molles et même fongueuses, et saignent au moindre frottement; l'haleine est repoussante par son

odeur. En même temps, la peau est sèche et aride, et se couvre de petites taches arrondies, d'abord de la grandeur d'une lentille, et augmentant chaque jour en étendue; elles sont jaunâtres, puis roses, pourpres et livides; elles apparaissent successivement aux jambes, au tronc, aux bras, etc. La durée de ces taches est variable, et leur production irrégulière; elles disparaissent ou persistent après la mort, et, chose remarquable, il arrive quelquefois, ainsi que l'ont observé *Exio* et *Mœlembrock*, qu'il s'en développe de nouvelles sur le cadavre. A ces symptômes s'ajoute l'œdème des membres inférieurs, et, quant au pouls, il varie suivant l'âge, le sexe, le tempérament, etc.; mais il est généralement rare, lent et inégal.

Indépendamment de ces phénomènes qui persistent pendant la troisième période, dite stade d'accroissement, il se développe des symptômes d'un caractère plus formidable : l'ulcération, la suppuration et la gangrène des gencives; le vacillement des dents, leur carie et celle des os de la mâchoire. Un suintement sanguinolent et fétide empeste l'haleine du malade; de vives douleurs dans la poitrine, dans les genoux, dans les lombes, le tourmentent horriblement. Il y a contraction, et, par suite, flexion de la jambe sur la cuisse; les genoux se tuméfient et l'œdème des extrémités devient énorme. Des ulcères saignants se forment sur les membranes muqueuses et sur la peau; d'abondantes hémorrhagies ont lieu sur toutes les membranes internes et même par les ulcères cutanés, et, chose étonnante, au milieu de cette désorganisation presque générale des tissus, le système nerveux reste intact, et le malade, par conséquent, conserve ses facultés intellectuelles entières jusque dans la situation la plus désespérée.

La quatrième période, nommée aussi stade de progression mortelle, termine cet horrible tableau, et fort rarement ceux qui y parviennent sont assez heureux pour échapper à la mort. Tous les symptômes que nous avons décrits dans les périodes précédentes parviennent dans cette dernière au plus haut degré d'intensité. Il n'est pas rare, dit M. *Fodoré*, de voir se résoudre les cicatrices des anciens ulcères, et même les anciennes fractures, déjà consolidées, se renouveler, la peau des jambes se crever et donner lieu à des ulcères fongueux et sanguinolents dont les surfaces couleur lie-de-vin, fournissent une suppuration sanieuse et fétide (ulcères scorbutiques); les muscles se rompent sous le moindre effort. Des pétéchies, des hémorrhagies de plus en plus abondantes par les selles, l'urine, les poumons et le nez; des sueurs froides et visqueuses, des syncopes incessamment renouvelées, et même, parfois, un tel ramollissement des cartilages qui unissent les côtes au sternum, que, dans les mouvements respiratoires, ces diverses pièces sont comme séparées et mobiles les unes sur les autres : tels sont les phénomènes effrayants produits par le scorbut arrivé à ce degré de gravité; mais il est rare qu'il y parvienne, presque toujours les malades succombent avant de l'avoir atteint.

Les symptômes que nous venons de décrire comme caractéristiques du scorbut sont loin de se présenter toujours dans l'ordre et la simplicité que nous leur avons assignés; aussi les auteurs avaient-ils admis plusieurs espèces de scorbut suivant ses complications avec d'autres maladies : c'est ainsi qu'ils avaient fait des fièvres scorbutiques de divers types et de différentes sortes, un scorbut chaud et un scorbut froid, des rhumatismes, des arthrites, des hydropisies scorbutiques, etc. On dut surtout à *Séverin Eugalenus*, qui écrivit sur ce sujet en 1604, d'avoir confondu le scorbut avec un grand nombre d'autres affections, et d'avoir accordé à cette maladie une part qu'elle était loin de mériter dans tous les cas. C'est, au surplus, ce qui arrive toujours lorsqu'une maladie encore peu connue, et dont les descriptions sont défectueuses, exerce de grands ravages, et ne laisse pas aux écrivains tout le sang-froid nécessaire pour une saine observation. La syphilis fut aussi accusée, à une époque, d'être cause, ou du moins presque toujours une complication des maux de l'humanité; et de nos jours n'avons-nous pas vu, sous l'influence de la profonde terreur qu'inspirait un autre fléau bien plus formidable, toutes les personnes, quels que fussent d'ailleurs les symptômes morbides qu'elles éprouvaient, guérir ou mourir du choléra? Ne nous étonnons donc point de l'extension et de l'importance exclusive accordées pendant un certain temps aux affections scorbutiques; n'y voyons qu'un fait plus commun qu'on ne le pense, si l'on veut jeter les yeux sur l'histoire des maladies en général.

ADOLPHE DELAVILLE.

La Pêche du hareng.

Clupea harengus de Linné; — *Harreng* en Hollande; — *Herring* en Angleterre; — *Sild* en Danemark; — *Straald-Sild* en Norwége; — *Sill* en Suède; — *Heering* en Allemagne; — *Strimmalas* en Livonie; — *Beetschutschen* en Kamtschatka; — *Kopisklehan* en Groënland.

Envisagé en dehors des immenses ressources qu'il offre aux populations septentrionales des deux continens, le hareng est un des poissons

Digitized by Google

Pêche du Hareng

Digitized by Google

qui se font le plus remarquer par leur beauté; on s'en ferait une idée bien inexacte ou du moins bien incomplète en l'examinant tel que le commerce le livre à la consommation intérieure.

Il faudrait l'avoir vu évoluer dans son élément avec sa tête petite et comprimée dont les grands yeux à l'iris noir baigné d'un fluide lumineux semblent deux pierres précieuses; son dos épais, dont la couleur sombre se dégrade en teinte bleuâtre pour aller se perdre dans les écailles argentées de ses flancs; avec ses opercules enfin tachés de rouge et de violet; il faudrait l'avoir vu, disions-nous, évoluant ainsi à l'aide de sa puissante caudale à dix-huit rayons et ses petites nageoires grises, pour bien apprécier l'élégance de ses formes et la richesse de ses couleurs.

Quant à sa structure anatomique, nous nous bornerons à en constater ici les détails principaux : la longueur ordinaire de cet osseux est de huit à neuf pouces sur deux ou trois de largeur; l'ouverture de sa bouche est très-petite; sa langue pointue est garnie de dents déliées, la ligne latérale à peine visible; une pellicule fine tapisse son estomac; il porte la laite ou l'ovaire double; sa vessie natatoire est simple et pointue aux deux extrémités. Douze appendices entourent son pylore; ses côtes sont au nombre de soixante-six, ses vertèbres de dix moins nombreuses.

La grandeur de son ouverture branchiale explique la difficulté qu'il éprouve à la fermer lorsqu'il se trouve hors de l'eau; aussi le dessèchement de ses branchies est-il alors pour lui une cause rapide de mort.

Les migrations des harengs ont été pour beaucoup de naturalistes le texte de merveilleuses descriptions. L'imagination de quelques savans a préféré s'abandonner à la poésie qui résultait de l'apparition annuelle et régulière de ces pélerins mystérieux, que d'étudier mûrement l'ensemble et les détails des faits et d'en calculer les possibilités et les vraisemblances. Anderson a été jusqu'à tracer leur itinéraire, l'ordre de leur marche, ainsi que le lieu et l'époque du démembrement de leurs légions.

D'après lui, les harengs, à leur sortie de la mer Glaciale, forment un banc qui se sépare en deux bandes : la droite se dirige sur les côtes d'Islande, où elle arrive dans le courant du mois de mars; puis, tournant sur le sud-ouest, elle gagne le banc de Terre-Neuve, où l'on perd sa trace; la gauche s'avance vers le sud, et se subdivise en deux colonnes, dont l'une longe le littoral de la Norwége, pour gagner la Baltique, tandis que l'autre continue sa route vers les Orcades. C'est de ce point que, se partageant de nouveau, elle suit les rives orientales et occidentales des deux îles Britanniques, pour venir se rejoindre et disparaître sur les côtes de la Hollande.

Les savantes et judicieuses observations de MM. Block, Noël et Lacépède ont fait crouler, par un examen et des inductions sérieuses, l'édifice que leurs prédécesseurs avaient élevé sur des bases moins spécieuses encore que fragiles.

Comment, en effet, ces osseux, avec les obstacles de leur nombre, l'agitation de la mer et les attaques perpétuelles de leurs ennemis, pourraient-ils parcourir de si vastes espaces, lorsqu'il est prouvé par l'expérience que le poisson d'eau douce, qui est loin dans sa nage d'éprouver d'aussi nombreuses difficultés, ne parcourt qu'un demi-mille par jour? Comment expliquer ensuite la présence des harengs dans les mers du Nord pendant toute l'année, et surtout comment démontrer leur retour?

Il reste à peu près hors de toute contestation que les harengs habitent les profondeurs de toutes les mers du Nord, depuis le 45° jusqu'au pôle, et qu'ils le quittent par troupes nombreuses, une partie au printemps, une partie en été, une troisième enfin en automne, pour aller frayer sur les côtes, et surtout vers l'embouchure des fleuves; aussi la pêche n'est-elle jamais aussi nombreuse que lorsque leurs laites sont liquides ou leur frai près de leur échapper.

Ces poissons vivent en général de petits crustacés, de vers marins, de mollusques, et principalement de petites écrevisses que Fabricius a décrites sous la dénomination de *Astacus harengum*, et qui sont si nombreuses dans presque toutes les mers durant l'été, que l'on ne saurait remplir un baquet d'eau sans prendre plusieurs milliers de ces animaux.

On peut réduire à trois genres principaux les nombreuses catégories où les pêcheurs classifient les diverses espèces de harengs.

Ce sont :

1° Les harengs pecs, dont la dénomination dérive du mot hollandais *peckle* (salé), qui désigne la manière dont ces poissons sont préparés. On les pêche dans le Nord, à une époque où leur rogue est à peine formée. Ils sont très-gras et aussi forts que les plus gros harengs qui fréquentent nos côtes. Leur chair est délicate et de bon goût; on en fait d'excellentes salaisons dont la vente est toujours avantageuse et rapide.

2° Les harengs pleins sont ceux que l'on pêche avant qu'ils aient jeté leur frai; de ce nombre sont presque tous ceux que l'on prend dans la Manche depuis le commencement de la pêche jusqu'aux derniers jours d'octobre. Ces harengs sont toujours les meilleurs, soit qu'on les mange frais, ou qu'on les conserve par la salaison et la fumigation;

3° Les harengs gais, ou harengs vides; ces derniers sont généralement les moins estimés.

Digitized by Google

Leur nom vient, d'après quelques auteurs, de la ressemblance que leur forme alongée leur donne avec une gaîne; d'après d'autres, de la vivacité et de la continuité de leurs mouvemens.

Cet osseux paraît n'avoir été que très-peu connu des Grecs et des Romains; il fut au contraire une des principales sources d'alimentation et de richesses des anciens peuples du Nord. Dès le neuvième siècle sa pêche florissait sur les côtes de la Norwége [1], que ses produits sauvèrent d'une famine terrible en l'an 960.

Les Danois et les villes anséatiques ne tardèrent point à partager les avantages que les Norwégiens puisaient dans cette navigation. Plusieurs guerres ensanglantèrent même ces mers, dont ces peuples voulurent, à plusieurs reprises, s'assurer respectivement l'exploitation exclusive.

Les Suédois furent les derniers à prendre part à ces entreprises industrielles. Ce ne fut guère que vers le treizième siècle qu'une escadre de cette nation se montra dans le Sund, pour y protéger les bateaux de ses concitoyens. Ils avaient été précédés dans la pratique de cette pêche par les Hollandais et les Anglais même.

La situation de la Hollande nous montre dans ses expéditions l'origine de son commerce et de sa marine, comme la cause de l'activité et de l'aptitude que la nation batave déploya toujours dans les entreprises de mer. « L'agriculture, en » effet, n'a jamais pu être dans ce pays un objet » considérable, quoique la terre y soit cultivée » aussi parfaitement qu'elle puisse l'être; mais la » pêche du hareng lui tient lieu d'agriculture : » elle y trouve un nouveau moyen de subsistance » et une école de matelots. » Ajoutons à ces mots de l'abbé Raynal, qu'elle fut toujours pour ce peuple un mobile de puissance, et, comme la qualifient plusieurs de ses ordonnances et réglemens, une mine d'or.

Duhamel porte à mille bâtimens et à vingt mille marins les armemens que les Hollandais envoyaient en 1772 à cette pêche.

Il serait difficile d'assigner l'époque précise à laquelle les Français commencèrent à s'y livrer. Le monument le plus ancien de notre histoire dont on puisse tirer des renseignemens pour la fixation de cette date, est la charte constitutive de l'abbaye de Sainte-Catherine, près de Rouen, qui stipulait une redevance de cinq mille harengs que les salines de la vallée de Dieppe devaient payer annuellement à la communauté. En 1070, une dotation de ces poissons fut également faite à l'abbaye de Saint-Amand. Un autre titre, de 1088, fixe au temps de la harengaison l'époque et la durée de la foire que Robert, duc de Normandie, accorda à l'abbaye de Fécamp.

Noël, *Histoire générale des*

Le hareng ne fut pas seulement un objet de consommation pour les habitans du littoral compris entre la Seine et la Brêle; il devint, par le commerce et l'importation, la richesse du pays.

S'il était dans notre intention de faire ici une statistique des progrès de cette pêche, constatés par l'histoire, nous pourrions invoquer, à côté de plusieurs ordonnances et chartes de concessions faites par Philippe-Auguste, un acte de Henri II, roi d'Angleterre et duc de Normandie; plusieurs bulles du pape Alexandre III; un réglement de police maritime sous la date de 1266; les ordonnances de 1250, 1254, 1258, 1328, etc. Mais nous nous bornerons à constater que, malgré tous les obstacles apportés, moins par nos guerres avec l'Angleterre que par l'oppression des seigneurs et des évêques, aux développemens de cette importante partie de notre industrie, les ports français, anglais et flamands alimentèrent de poissons salés le midi de l'Europe, dont la Scanie, par l'Oder, l'Ebre et le Rhin, approvisionnait les contrées intérieures.

Aujourd'hui, la plus grande partie des nations commerciales, les Anglais, les Français, les Danois, les Suédois, les Prussiens, enfin les Américains des États-Unis, se disputent l'honneur d'en faire la pêche la plus considérable : trois mille bâtimens, cent mille matelots y sont employés annuellement par ces différens peuples. Nous ne comprenons pas dans ce nombre les diverses petites barques qui draguent sur les attérages fréquentés par les colonnes de ces poissons.

Bien que presque toutes les côtes septentrionales puissent servir de champs aux expéditions des pêcheurs, nous n'indiquerons que les parages où la plus grande abondance de harengs appelle spécialement les armemens des ports européens. Ce sont : les parages des îles d'Hilland et Toyrhill, les eaux qui baignent les côtes d'Écosse et d'Irlande, celles qui s'étendent au nord de l'Angleterre, et le nord-est du bassin de la Manche.

C'est sur ces deux dernières localités que se portent les armemens de nos ports.

La pêche française dans la Manche se fait depuis le pas de Calais jusqu'à l'embouchure de la Seine, par les bateaux de tous les ports qui se trouvent sur ce littoral. Les navires qui servent à ces expéditions sont ceux qui y sont habituellement employés pour les autres branches de commerce : des chasse-marées, des besquines, des caravelles, etc. Ces embarcations, bien que se ressemblant sous beaucoup de rapports, ont pourtant des formes qui varient selon le havre où elles ont été construites et les usages auxquels elles étaient destinées. Les gondoles et les grands dragueurs, bâtiments qui ont pour la plupart 45 pieds de quille sur 15 de base, ne sont employés que par les marins qui font la pêche d'Yarmouth, c'est-à-dire du nord de l'Angleterre.

Digitized by Google

Les mois de septembre et d'octobre forment l'époque où l'affluence du hareng donne toute leur activité à nos expéditions.

Des volées de mouettes et d'autres oiseaux de mer annoncent aux pêcheurs l'arrivée des *lits* ou *bouillons* de hareng, que leur révéleraient suffisamment d'ailleurs l'agitation de l'eau et l'odeur répandue dans l'air.

Durant la nuit, une traînée lumineuse, provenant autant de la phosphorescence du hareng lui-même que de celle du *graissin* ou laite du mâle, qu'il laisse toujours dans son sillage, vient suppléer pour le pêcheur à quelques-uns des signes que nous avons cités, et que l'obscurité ne lui permet plus de saisir. Cette circonstance, avec l'habitude qu'a le hareng de se porter vers les points où se trouve de la lumière, fait regarder la nuit comme le temps le plus favorable pour pêcher.

Les filets dont on se sert sont de longues tissures ou rets, dont la partie supérieure est soutenue à la surface de l'eau par des liéges ou des barils vides, tandis que des plombs ou des pierres font couler le lis inférieur. Presque tous les harengs qui rencontrent ce filet, voulant forcer l'obstacle qu'il oppose à leur passage, engagent leurs têtes dans les mailles, où elles se trouvent prises par les ouïes. Cette opération se fait d'autant plus aisément que le filet est moins tendu; aussi les matelots ont-ils le soin de froncer sur la corde supérieure.

Le filet, ainsi tendu, reste dans l'eau jusqu'à ce que les pêcheurs jugent que ses réseaux contiennent autant de poissons maillés qu'ils en peuvent porter sans rompre, alors on le retire à force de bras lorsqu'il est de moyenne dimension, et à l'aide d'un cabestan lorsque sa grandeur rendrait son poids trop lourd.

Deux ou trois heures de mer suffisent, dans les années communes, pour garnir un filet de harengs; mais cette durée diffère selon l'abondance ou la rareté du poisson : quelquefois il ne faut que peu d'instans, dans d'autres temps une marée suffit à peine.

Comme la qualité du hareng dépend beaucoup de sa fraîcheur, les bateaux appareillent pour gagner le port aussitôt que les filets sont relevés. Les petites barques qui draguent sur les côtes ont en cela un grand avantage sur les autres bâtimens. Comme elles peuvent livrer le poisson le matin même de la nuit où elles l'ont pêché, elles sont toujours assurées d'une vente plus avantageuse et plus facile.

Ce poisson entre alors dans le commerce, soit qu'on le transporte frais dans les villes voisines, ou qu'on le sale ou le fume pour qu'il puisse se conserver. Dans ces derniers cas, on le range et on le presse dans des *caques* de chêne ou de hêtre, pour le livrer à la consommation sous les noms de *harengs saurs* et de *harengs blancs*.

DELASIZE.

La Gaule maritime.

III (1).

POPULATIONS RIVERAINES DE L'OCÉAN. — LES CITÉS ARMORICAINES. — LES VÉNÈTES. — LES DRUIDESSES DES ILES.

Tandis qu'aux bords brillans de la Méditerranée, l'éolienne Massalie grandissait et s'épanouissait sous un ciel pur et radieux comme celui de la Hellade, sa mère-patrie; tandis qu'une nouvelle Grèce multipliait ses cités, et naturalisait les dieux d'Homère sur les plages de la Gaule ligurienne, des populations gauloises, pures de tout mélange de sang étranger, abandonnées à leur propre génie, se déployaient librement le long des grèves de la mer Atlantique, depuis l'embouchure de la Gironde (2), jusques au-delà du *détroit gallique* (le pas de Calais), et sillonnaient de leurs nefs audacieuses le sombre Océan.

Une seule de ces tribus, celle des Bituriges-Viviskes, marins actifs et industrieux qui fondèrent *Burdigala* (Bordeaux), appartenait à la plus ancienne des deux branches dans lesquelles se divisait la souche gauloise primitive : les Bituriges étaient fils des brillants et poétiques Gaïls, et originaires du Berry. Tous les autres *clans* riverains de l'Océan étaient issus de la race austère, superstitieuse et mélancolique des Kimris, dont nos Bas-Bretons, après tant de siècles, ont encore conservé le langage et le caractère.

Mais ces divers peuples, frères de mœurs, de croyances, d'origine, parlant le même dialecte, étaient loin d'avoir une égale importance politique ou maritime. Les Santons (de la Saintonge), les Pictons (du Poitou), les Morins et les Ménapes (de la Picardie et de la Flandre maritimes) nous sont peu connus, du moins comme navigateurs, tandis que le nom des cités armoricaines est parvenu jusqu'à nous entouré d'une juste célébrité.

L'Amorike, ou *région de la mer*, comprenait la vaste contrée située entre l'embouchure de la Seine et celle de la Loire, c'est-à-dire la Bretagne entière et les trois quarts au moins de la Normandie. Là florissait une fédération de tribus intrépides, « adonnées entièrement à la navigation, possédant une marine considérable et faisant la loi sur toute cette mer (3); » c'étaient les Nannètes ou Nantais, ainsi appelés du mot gaulois *nant*, rivière, parce qu'ils habitaient près de l'embouchure du grand fleuve *Liger* (la Loire);

(1) Voir les deux précédents articles, pages 26 et 88.

(2) L'Aquitaine, de la Gironde aux Pyrénées, était habitée par des tribus ibériennes, étrangères à la race gauloise.

(3) Amédée Thierry, *Hist. des Gaulois*, t. II.

Digitized by Google

les Curiosolites (de Saint-Malo); les Osismes (du Léonais); les Redons (de Rennes); les Abrincatins (d'Avranches); les Unelles de Valognes et Cherbourg); les Baïocasses (de Bayeux); les Lexoves (de Lisieux); mais surtout les belliqueux Vénètes (de Vannes et du Morbihan), qui devaient à leur ardeur voyageuse et traficante durant la paix, à leur courage pendant la guerre, la direction supérieure de la ligue armoricaine.

Les Vénètes presque seuls servaient d'intermédiaires aux relations commerciales des Gaulois du continent avec leurs frères de l'île de Prydain, comme l'on commençait à nommer la Grande-Bretagne, et de l'île d'Erin (l'Irlande). Leurs grands navires, d'une dimension très-supérieure aux galères grecques et romaines, leurs navires aux voiles de peaux, aux ancres retenues par des chaînes de fer en guise de câbles, aux carènes plates, à la poupe et à la proue très-élevées, allaient chercher sur les côtes d'Albion et de Maghaite (la Basse-Ecosse), ou dans l'archipel des Cassitérides (les Sorlingues), l'étain de ces petites îles, le cuivre des mines d'Albion, les pelleteries et les limiers renommés d'Erin et de Celyddon (la Calédonie), qu'ils ramenaient au port de *Corbilo* des Nannètes (Nantes), le grand entrepôt de la Gaule occidentale. Ces marchandises passaient ensuite des magasins des Nannètes dans les bateaux légers des Gaulois de l'est et même des Massaliotes, qui remontaient par le Rhône, puis par la Loire, jusqu'à Corbilo pour trafiquer avec l'Armorike.

Les peuples de l'Armorike n'étaient pas seulement renommés entre les enfans des Gaules par leur aptitude au négoce et à la navigation; parmi les bruyères sauvages du Morbihan, sur les rochers arides et lugubres de cette *pointe de Gaule* qui dominait une mer orageuse inconnue et sans bornes, se cachaient les sanctuaires révérés du druidisme, de cette religion étrange, importée dans la terre gallique par le terrible et mystérieux Hésus, avec ses rites atroces et ses dogmes imposans et grandioses comme les théogonies de l'Inde. Parfois encore, au fond de l'antique Bretagne, on aperçoit, couché dans le sable des landes, ou se dressant de loin à la cime des falaises, un *menhir* de granit, obélisque rustique, que consacraient les *hommes des chênes* (les Druides) aux dieux et aux morts; on se heurte aux pierres dispersées d'un *dolmen*, dont les piliers informes et la table de pierre ont conservé des veines sanglantes sur leur gris noirci par le temps; c'était là que les Druides lisaient l'avenir dans les dernières convulsions des victimes tombant sous leurs couteaux; là qu'ils examinaient d'un regard inspiré le vol du goëland et de l'oiseau des tempêtes.

Les mystères les plus fameux, les oracles qu'allaient consulter avec la foi la plus profonde les crédules nautonniers, n'étaient pas toutefois ceux du continent gallique.

En dirigeant sa nef à travers les récifs et les brisans de la mer armoricaine, le navigateur gaulois, lorsqu'il rasait de nuit les côtes abruptes de quelques-unes des îles nombreuses de ces parages, entendait des cris, des chants, des harmonies bizarres se mêler aux rugissemens du vent d'orage et à la plainte éternelle de l'Océan : il voyait tournoyer sur la pointe des rocs des flammes rougeâtres, de longues chevelures, des figures de femmes tour-à-tour plongées dans l'ombre ou éclairées d'une sinistre lueur.

Alors, si le but de son voyage était la guerre ou le commerce, il commandait à ses rameurs de peser sur leurs rames, et précipitait la course de son navire, comme s'il eût été poursuivi par les fantômes qu'il apercevait dans les brumes de l'île sacrée.

Si, au contraire, il était parti de Corbilo ou de la cité des Vénètes pour aborder le redoutable rivage, il amarrait son vaisseau au fond de quelque anse solitaire, et, le cœur palpitant d'une religieuse terreur, il pénétrait dans l'asile des prophetesses; car, sous ce ciel toujours noir et menaçant, parmi ces écueils toujours battus d'une mer grondante, habitaient des femmes douées de facultés prodigieuses, qui soulevaient et apaisaient par leurs chants les vents et les flots, empruntaient à volonté la forme de tous les animaux, guérissaient des maux ailleurs incurables, savaient et prédisaient l'avenir (1).

Auricinis (Aurigny), Uxantis (Ouessant), et principalement la petite île de Sena (Sain ou Seyn), vis-à-vis la pointe de Cornouailles, étaient les retraites les plus renommées des druidesses. Sena renfermait un collége de neuf vierges, qui lui avaient emprunté leur nom de *Sènes*, vénéré de toute la Gaule et des îles Britanniques, et il n'était pas un marin des Armorikes qui n'eût, au moins une fois dans sa vie, sollicité de ces puissantes prêtresses la révélation de son sort et du succès futur de ses entreprises.

Les *Sènes* ne se laissaient interroger que par les marins seuls, et, entre les marins, par ceux-là seulement qui s'étaient mis en route dans le but exprès de les consulter.

Un autre îlot, à l'embouchure de la Loire, était occupé par des prêtresses de la nation des Nannètes : celles-là ne rendaient pas d'oracles, et nul nautonnier n'eût osé troubler la solitude de leurs rites inconnus. Cependant elles ne gardaient pas le célibat comme les Sènes; elles s'embarquaient parfois la nuit sur de frêles esquifs pour aller trouver leurs maris sur le Continent; mais, sitôt que le premier rayon de l'aube blanchissait les eaux de la Loire, elles volaient à leurs barques, et regagnaient en hâte leur sauvage demeure.

(1) Pomponius Mela, l. III, c. 5.

Digitized by Google

Chaque année, ces Druidesses nannètes célébraient, dit-on, une cérémonie symbolique, souvent accompagnée d'une sanglante catastrophe : obligées par leur institut d'abattre et de reconstruire en deux nuits le toit de leur temple, recouvert simplement de bois et de chaume, le jour fixé, elles se couronnaient de lierre et de verveine, et se mettaient à l'ouvrage dès l'aurore. Une fois l'œuvre de destruction terminée, et celle de reconstruction commencée, malheur à la Druidesse qui laissait échapper de ses mains quelque partie des matériaux du nouveau toit : elle était à l'instant massacrée et hachée en pièces par ses compagnes.

Cependant l'influence de l'ordre druidique et de son culte sanguinaire s'était affaiblie par suite des révolutions politiques de la Gaule, dans lesquelles les rois et les chefs de clans avaient prévalu sur les prêtres, puis les peuples à leur tour sur les rois et les chefs héréditaires. La civilisation progressive des Galls du centre et de l'est se fût propagée peu à peu chez la race kimrique, moins mobile et plus lente au changement que l'autre famille gauloise, si l'invasion étrangère ne fût venue bouleverser violemment les destinées de toutes les nations galliques.

Si les grandes confédérations qui se partageaient la Gaule se fussent réunies contre le conquérant, dès les premières tentatives usurpatrices de Jules César, la liberté gallique eût pu défier et anéantir des forces bien supérieures à celles de l'illustre proconsul ; malheureusement, ces diverses ligues étaient indifférentes, sinon hostiles les unes aux autres : à la faveur de leurs divisions, l'adroit Romain put s'établir d'abord comme allié, ensuite comme *suzerain* (s'il est permis d'employer ici cette qualification féodale), dans la Gaule orientale, et enfin assaillir à son avantage la vaillante confédération kimrique des Belges, qui s'étendait depuis le Rhin jusqu'à la Seine et la Marne.

Vainqueur des Belges dans plusieurs grandes batailles, César détacha vers l'Armorike la septième légion romaine, sous les ordres de Publius Crassus. Les peuples armoricains étaient restés jusqu'alors immobiles : saisis de stupeur par les désastres de la Belgique, ils ne prirent pas les armes, ouvrirent leurs portes, et livrèrent des otages aux agresseurs peu nombreux, qui parcoururent en tous sens le territoire armoricain sans résistance ; aussi Crassus écrivit-il à César que *toutes ces cités étaient réduites en l'obéissance du peuple romain*. Cependant le proconsul, se défiant de ce facile triomphe, cantonna sept légions en quartier d'hiver sur la rive droite de la Loire et le long des frontières armoricaines.

Les craintes de César furent bientôt justifiées : les Armoricains ne tardèrent pas à laisser manquer de vivres les troupes campées sur la lisière de leur pays. Les lieutenants de César envoyèrent alors dans les cités leurs tribuns militaires et leurs préfets pour obtenir, par la menace, ce qu'on ne leur accordait pas de bonne volonté. Les Vénètes répondirent aux sommations de ces officiers en s'emparant de leurs personnes et les mettant aux fers.

A ce signal, les commissaires romains sont partout arrêtés et retenus captifs. L'Amorike entière se lève de l'embouchure de la Loire à celle de la Seine, et les généraux confédérés écrivent à César : « Rendez-nous nos otages, si vous voulez avoir vos compagnons d'armes ! »

César, plus alarmé que surpris de cette nouvelle, accourut aussitôt de la haute Italie, où il était allé passer l'hiver. Après avoir prescrit à ses lieutenans « d'enlever tous les navires gaulois qui se trouvaient à portée, de construire des galères sur la Loire, de faire une levée de rameurs dans la province, de rassembler sur les lieux des marins et des pilotes (1), » il chargea deux fortes divisions de contenir, d'un côté la Belgique, de l'autre l'Aquitaine ; envoya Titurius Sabinus, à la tête de trois légions, contre les Curiosolites, les Unelles et les Lixoves, et se dirigea en personne sur le pays des Vénètes, avec le reste de son armée de terre, tandis que sa flotte, commandée par Décius Brutus, qui devait plus tard détruire la marine massaliotte, avait ordre de venir le joindre devant la cité de Vannes.

César et ses cohortes, traversant le pays nantais, pénétrèrent donc sur le territoire vénète. Les bois épais et sombres de l'intérieur des terres n'eussent point arrêté des hommes qui avaient dompté les populations forestières de la Belgique ; mais les immenses marais d'eau salée qui couvraient les côtes devenaient un obstacle presque insurmontable à la marche de l'armée étrangère. Les Vénètes avaient coupé toutes les chaussées qui sillonnaient les étangs et les marécages, et s'étaient retirés en masse dans leurs villes, bâties presque toutes sur des presqu'îles ou des promontoires, que le flux, à certaines heures, isolait entièrement du continent. Le mont Saint-Michel peut donner une idée de la situation de ces places fortes, dont l'abord était également périlleux aux gens de pied, à cause de la rapidité du flux, aux navires, à cause des bas-fonds où le reflux les laissait engravés.

César entreprit toutefois le siége de plusieurs de ces villes ; mais « si parfois les Romains réussissaient à construire une digue qui retînt les eaux du flux marin, et à élever leurs ouvrages à la hauteur des murs de la place, les habitans, dès que la résistance leur paraissait utile, faisaient approcher une grande quantité de navires, ce dont ils étaient abondamment pourvus, y embarquaient toutes leurs richesses, et se retiraient dans les villes voisines, où ils recommen-

(1) César, *Guerre des Gaules*, liv. III.

Digitized by Google

çaient à se défendre de la même manière. »

César ne pouvait empêcher cette manœuvre, qui ne lui laissait que des murs vides et à demi ruinés pour prix de longs travaux et de longs combats; il n'avait point de vaisseaux à opposer à ceux des Vénètes et de leurs alliés; car sa flotte ne l'avait pas rejoint. Les vents terribles qui soufflèrent durant le printemps et l'été retinrent longtemps dans la Loire D. Brutus, qui n'osait s'aventurer, parmi des ouragans continuels, « sur ce vaste Océan, où les marées étaient si impétueuses, les ports et les havres si rares, la difficulté de naviguer si grande (1). »

Enfin, le ciel et les autans s'étant apaisés, D. Brutus prit le large, et ses galères arrivèrent en vue du principal port des Vénètes, près de Vannes, au moment où César lui-même menaçait cette cité. A l'approche des navires ennemis, tous les hardis marins, toute l'ardente jeunesse armoricaine coururent à leurs vaisseaux, et deux cent vingt grandes nefs levèrent l'ancre, et se mirent en ligne vis-à-vis de la flotte romaine.

Les Romains parurent d'abord saisis d'étonnement à l'aspect de ces masses énormes dont la solidité défiait les écueils et les tempêtes, et devant lesquelles leurs trirèmes semblaient de fragiles barques. Ils se remirent bientôt de leur première surprise, et la grande bataille s'engagea, en présence de la population vénète, qui couvrait les remparts de Vannes, et des légions de César, rangées sur les dunes de la plage.

La journée fut longue, sanglante, acharnée. Durant les premières heures, la fortune parut favorable à la cause de la liberté. Les éperons d'airain qui armaient la proue des galères romaines se brisaient dans le flanc épais des nefs gauloises; les *corbeaux* pesants s'émoussaient contre les navires armoricains, sans pouvoir les fixer de leur bec de fer; les tours de bois, garnies d'archers et de frondeurs, qui s'élevaient sur le pont des trirèmes, atteignaient à peine la poupe des bâtiments vénètes; et les traits et les balles de plomb des assaillants allaient hérisser les bordages ennemis ou mourir dans l'Océan, tandis que des poupes armoricaines, comme de hautes citadelles, tombaient incessamment des tourbillons de *gais* (javelots gaulois), et de pierres, dont la grêle meurtrière balayait les tillacs romains.

Une arme nouvelle balança l'avantage des Armoricains, et rétablit le combat. Les Romains, fixant à de longues perches de grandes faux au tranchant affilé, cherchaient à les engager dans les cordages qui attachaient les vergues au mât des navires gaulois; puis, s'éloignant à force de rames, en tirant les perches après eux, ils coupaient ainsi les agrès, et abattaient la vergue; dès lors les matelots armoricains ne pouvaient plus manœuvrer leurs vaisseaux, ni refuser l'abordage, et, dans une lutte corps à corps et de pied ferme, où les légionnaires de César remplaçaient les gens de traits, ces vieux soldats, mieux disciplinés, mieux armés que les Gaulois, triomphaient infailliblement de leurs adversaires.

Un assez grand nombre de navires vénètes avaient succombé ainsi. Les chefs armoricains ordonnèrent la retraite; les nefs virèrent de bord pour prendre vent arrière et rentrer au port: mais elles ne devaient pas regagner cette retraite. Comme si les puissances de l'air eussent été complices du conquérant, les vents, assez violents toute la matinée, tombèrent tout à coup, et un calme plat enchaîna la flotte armoricaine!

Le désastre fut irréparable. On combattit encore jusqu'au coucher du soleil, bien que tout espoir fût perdu. Lorsque cet astre disparut sous les vagues occidentales, la flotte de la Gaule n'existait plus: sauf quelques bâtiments qui regagnèrent le rivage, toutes les nefs étaient captives, incendiées ou abîmées dans les flots; toute la vaillante jeunesse de l'Armorike était morte les armes à la main, ou avait cherché dans le sein de l'Océan un asile contre l'esclavage.

Cette grande et funeste journée avait anéanti la célèbre marine des Armoricains. La population sans défense, qui était demeurée dans Vannes, ouvrit ses portes au vainqueur. César voulut terrifier, par un grand exemple, l'esprit indépendant des populations gauloises. Avec cette froide cruauté romaine, cent fois plus odieuse que la férocité passionnée des peuples barbares, il livra au supplice tous les *anciens* du peuple vénète, tous les membres du conseil national, et fit vendre comme esclaves les débris de cette nation infortunée.

Celles des tribus armoricaines qui habitaient la Normandie actuelle ne purent venger leurs alliés: elles avaient perdu sur terre une bataille décisive contre Sabinus, à la même époque où les Vénètes étaient détruits sur mer par D. Brutus. Epouvanté du sort de la plus puissante nation maritime de la Gaule, les Pictons, les Santons, les Viviskes se soumirent, et livrèrent leurs vaisseaux aux lieutenants de César, et l'aigle romaine régna désormais sans partage sur les rivages de l'Océan gallique.

La liberté armoricaine n'avait pas toutefois péri sans retour, et la confédération des cités de la mer devait se relever un moment parmi les ruines du grand empire, puis se dissoudre pour toujours en emportant une nation nouvelle, le peuple breton.

HENRY MARTIN.

(1) Amédée Thierry, *Hist. des Gaulois*, t. II.

Digitized by Google

Le Cabestan.

Pour celui qui l'aperçoit pour la première fois, le cabestan est de tous les appareils qui meublent les batteries d'un vaisseau, celui qui provoque le plus vivement la curiosité. Il consiste en une machine de bois, de forme à peu près cylindrique, composée de plusieurs pièces savamment réunies, invariablement endentées ensemble, et contenues par de forts liens de fer autour d'une pièce principale qui est l'âme de tout le système, et qu'on appelle *la mèche*.

Il pose perpendiculairement et fermement à la place qu'il occupe, pour y tourner ou pivoter sur lui-même, au moyen de quatre, huit, ou seize barres de bois qu'on y adapte par des trous pratiqués dans sa *tête* ou *chapeau*, et que des hommes poussent en marchant circulairement avec elles.

Si au cylindre de la machine tournante on a fixé l'extrémité d'un cordage, le cylindre, dans ses révolutions, s'en enveloppera, en attirant vers lui l'autre extrémité et le fardeau qui la retient.

Les cabestans sont employés pour mouvoir et enlever des masses dont la pesanteur exige les plus grands efforts. C'est principalement en marine, dans les ports et à bord des vaisseaux, qu'on en fait usage; rien ne résiste à la toute-puissance de ces robustes machines, lorsqu'étant multipliées, leur vigueur d'action est combinée d'après les lois de la statique.

Les cabestans varient de forme et de dimension selon les cas dans lesquels ils sont destinés à fonctionner, et aussi selon les places où ils figurent. Les cinq cabestans envoyés de Brest à Paris pour l'érection de l'obélisque égyptien, sont de l'espèce qu'on appelle *cabestans volants*, parce qu'ils peuvent être transportés au besoin. Leur construction n'a rien de gracieux : encaissés dans un lourd appareil de charpente indispensable, ils ne montrent que leurs têtes en forme de meule de moulin, et percées de leurs seize mortaises. Ceux des vaisseaux, *simples* ou *doubles*, sont plus libres dans leur pose. Debout au milieu des batteries ou du gaillard d'arrière d'une frégate, ils s'appuient sur leur mèche, qui se prolonge jusqu'à l'autre tillac en dessous, après avoir traversé, par un trou appelé *étambrai*, le pont sur lequel le cabestan semble reposer. Cette mèche, qui sert comme de jambe unique à la machine, a son pied garni d'un boulon en fer, qui roule dans un *dé* ou *écuelle* en fonte, solidement encastré dans le pont inférieur. Ainsi posé, sans entourage qui le gêne, le cabestan montre à tous les regards ses formes arrondies, son allure vigoureuse, sa tête aplatie qui vous regarde par ses seize mortaises enfermées dans un double collier de fer, et son pied entouré de sa crémaillère en fonte, dont les *linguets* s'opposent à tout mouvement rétrograde durant la fonction, ou dans les temps d'arrêt.

Le cabestan double des frégates diffère de celui des vaisseaux, en ce que le cabestan supérieur est sur le pont, où il figure autant comme ornement du gaillard d'arrière que comme moyen de force. Autrefois modeste et vigoureuse machine de chêne sans apprêt, aujourd'hui objet de parure et empreint de sa part du perfectionnement en harmonie avec le luxe d'ordre qui l'entoure; plus gracieux dans ses formes et dans sa pose, c'est le cabestan petit-maître, à la robe verte et luisante, aux liserets jaunes ou blancs, à la tête d'acajou coiffée d'une brillante toque de cuivre portant devise gravée. Des cercles et des étoiles en bronze éclatent sur cette tête couronnée d'un ratelier, qui reçoit, les jours de soleil, un faisceau de fusils brillants. Là, renfermé comme dans une cage scintillante, soigné, fourbi, poli, raccordé tous les jours, c'est plaisir de le voir briller en souverain au milieu des autres machines et ustensiles de guerre et de navigation qui rivalisent d'éclat et de propreté. Si son frère d'en bas est appelé à quelque rude travail, obligé de suivre le mouvement commun, il tourne aussi, mais en se pavanant fièrement sous sa colonnade de fusils.

Quant à son frère de la batterie, véritable homme de peine, il n'a rien de la coquetterie de son jumeau du gaillard d'arrière ; loin de là, son corps pelé porte l'empreinte des rudes étreintes des cordages qu'il déroule. Oh ! si vous l'entendiez grincer sous les plis serrés de la *tourne-vire* qui le sangle ! comme il gémit, le pauvre ! sous la résistance de l'ancre qui tient au fond, et sous les efforts athlétiques de ses quatre vingt-seize ou cent vireurs, piétinants autour de lui au son du tambour ! Mais aussi quand il n'a rien à faire, il est rallié par les matelots ses amis : c'est lui qui est la bourse; c'est lui le pilier de la place publique; c'est autour de lui qu'on trafique de tabac contre une ration d'eau-de-vie; c'est auprès de lui qu'on raconte les nouvelles; il entend les bonnes causeries et les âpres et fines critiques des familiers de la batterie.

Cependant, il faut le dire à la plus grande gloire de la civilisation des matelots, et comme un effet de la réforme sociale qui a ricoché jusque sur les vaisseaux, l'affection des matelots pour le cabestan n'est plus ce qu'elle était autrefois; c'est qu'il n'est plus pour eux comme jadis le palladium de certain privilége d'insolence, que l'usage laissait exister, au grand plaisir des titulaires, qui en profitaient sans restriction et avec une méchante joie, et qu'ils appelaient la liberté du cabestan. Voici en quoi elle consistait : Lorsqu'en fonctionnant, le cabestan éprouvait

Digitized by Google

une grande résistance contre laquelle les hommes luttaient sans succès, pour accélérer leur mouvement, et se stimuler dans leurs efforts, l'un d'eux criait : *Charivari!* tous les autres demandaient ensemble *pour qui?* Le premier répondait en citant un nom, et y ajoutait une kirielle de gros lazzis hostiles et insultants pour le porteur du nom qu'il avait choisi, et qui se terminait par la rime *aussi*. Tous alors répondaient sardoniquement par un chorus de houras prolongés, en piétinant et virant avec un double effort, auquel la résistance ne manquait jamais de céder. Plus le sarcasme avait été outrageant, plus les vireurs semblaient acquérir de vigueur sur les barres ; et il ne faut pas croire que les crieurs de charivari fissent élection d'un nom sans importance ; non, c'était parmi les officiers de tous grades du vaisseau, souvent présents, sans excepter même le commandant, qu'ils prenaient les sujets de leur malicieux stimulant. Cette liberté, à qui 93 donna une latitude souvent funeste pour le chef que le cri d'équipage plaçait ainsi sur la sellette, a succombé devant les officiers de la marine impériale, qui ont remplacé les houras du *franc-parler* par le son guerrier du tambour. Cette franchise *à la Pasquin* s'est réfugiée sur le navire du commerce, où elle commence même à être frappée de désuétude.

P. Luco.

Du Couëdic.

COMBAT DE *LA SURVEILLANTE* ET DU *QUÉBEC*.

C'était au mois d'octobre 1779. La saison des tempêtes avait fait rentrer dans les ports de France, d'Espagne et d'Angleterre les flottes ennemies dont les prudentes évolutions avaient, durant tout l'été, sillonné, sans les ensanglanter, les vagues de l'Océan Atlantique.

Cependant, en laissant libres ces mers qu'allaient bouleverser les vents d'hiver, les escadres (1) combinées et les vaisseaux anglais n'avaient point renoncé à se surveiller mutuellement. Une frégate et quelques brigs ou cutters, destinés à servir d'avisos, avaient été détachés, en mouches, par chacune des parties belligérantes. Ces bâtiments étaient donc les seules forces militaires qui voguassent alors dans le bassin de la Manche.

L'importance de cette croisière exigeait un aussi brave officier qu'un habile marin. Le chevalier *Du Couëdic*, que l'opinion publique désignait comme le capitaine le plus propre à cette mission sur les vaisseaux alliés, fut appelé à ce commandement par l'amiral français. *La Surveillante*, puissante frégate, qui, aux avantages qu'elle empruntait au nombre et au calibre des canons de sa batterie, joignait toutes les qualités nautiques de solidité, de marche et de manœuvre, qui font la supériorité d'un bâtiment, fut conservée sous ses ordres pour cette grave et périlleuse expédition.

Le 9 octobre, au lever du jour, par un temps froid mais serein, ce beau navire, sa brigandine, ses huniers, ses perroquets et deux focs dehors, sillonnait, de concert avec son aviso *l'Expédition*, sous une jolie brise d'E.-N.-E., les eaux de la Manche, que coloraient d'une légère teinte rose les reflets du levant, et que faisait palpiter le frais du vent, lorsque les gabiers de vigie signalèrent d'abord une, puis deux voiles, dans la partie nord de l'horizon.

Du Couëdic eut à peine dirigé sa longue-vue dans l'aire signalée, que son œil exercé reconnut tout de suite le croiseur anglais et l'un de ses cutters ; il ordonna aussitôt de mettre le cap sur eux.

Il ne s'était point trompé : c'était en effet la grande et forte frégate *le Québec*, au commandement de laquelle l'amirauté d'Angleterre avait appelé un de ses capitaines de vaisseau les plus renommés, Georges Farmer, pour lui confier cette expédition importante. La manœuvre commandée par l'officier français s'exécutait également au bord de son ennemi. Farmer n'avait point plutôt eu connaissance de *la Surveillante*, qu'il avait ordonné de laisser arriver sur elle.

Jamais combat ne s'était présenté avec une parité de chance aussi complète. Jamais aussi la réputation des chefs, consacrée des deux côtés par ce que les épreuves de la vie maritime ont de plus terrible, tempête et combat, sang et écume ; jamais l'intrépidité des deux équipages, marins d'élite, sur les deux bâtiments ennemis, n'avaient présagé un engagement aussi rude et aussi sanglant.

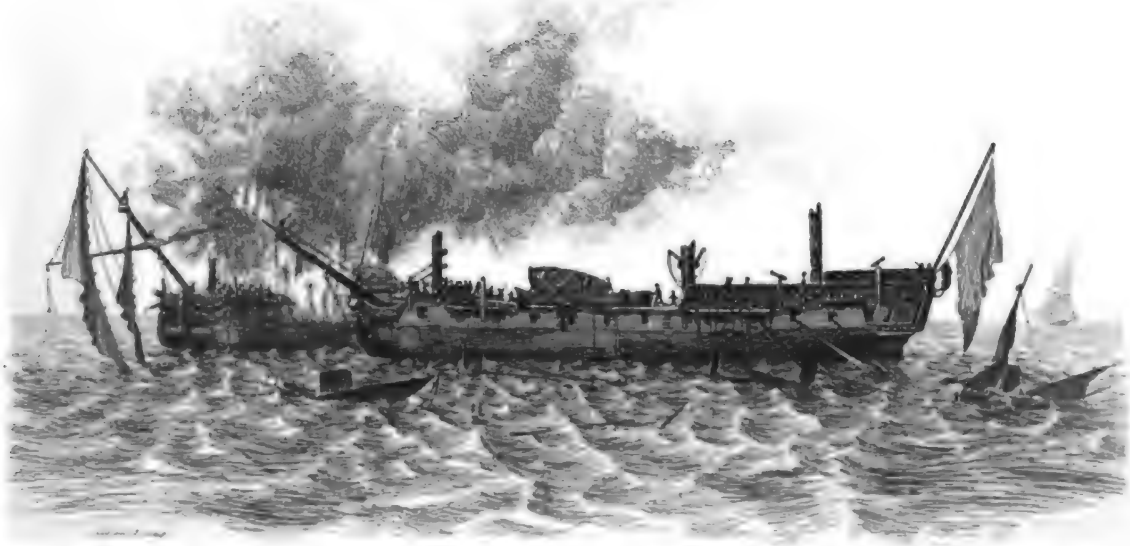
Si trente-six bouches à feu de 26 et de 10 armaient les deux batteries couvertes et barbette du *Québec*, les sabords de *la Surveillante*, dont les mantelets étaient levés, laissaient compter un même nombre de pièces d'un calibre égal. Deux cent soixante-dix hommes, matelots de choix, occupaient des deux côtés leur poste de combat ; et pour qu'en tout l'égalité fût complète, les deux avisos, *l'Expédition* et *le Rambler*, étaient de même grandeur et de même force.

Les deux adversaires, égaux par les connaissances et la bravoure de leurs commandants, égaux par le nombre et la valeur de leurs équipages, le sont donc encore par les armes de des-

(1) L'escadre espagnole servait alors comme alliée dans les lignes françaises

Digitized by Google

Le Chevalier Du Couedic



Combat des frégates la Surveillante et le Québec

Imprimé par Chardon

Digitized by Google

truction qu'ils vont employer l'un contre l'autre. Bon quart, donc! Gloire à tous les deux, mais victoire à la France!

Pendant que *la Surveillante* et *le Québec* s'avançaient avec une rapidité à peu près égale, le branle-bas de combat se faisait dans leur entrepont; tout ce qui eût pu entraver la manœuvre des pièces dans les batteries était déposé à fond de cale, ou placé dans les bastingages. Georges Farmer rappelait à ses matelots leurs antécédents glorieux comme un gage de la victoire que leur promettait ce nouveau combat; Du Couëdic, après avoir parlé à ses hommes de gloire et de France, laissa la parole à un vieux prêtre, qui rappela à tous ces fils de la Bretagne, en vieux langage armoricain, que la mort reçue en combattant pour sa patrie valait mieux, pour trouver place au ciel, que de longs jours de pénitence.

Quand les deux bâtiments se trouvèrent à une distance où pouvaient s'échanger les signaux, deux coups de canons qui retentirent presque au même instant, l'un d'abord sur *la Surveillante*, l'autre ensuite sur *le Québec*, assuraient la couleur du drapeau français qui se frappait en tête de bois sur la première, et le yach d'Angleterre qui courait le long de la drisse ennemie.

Leur couleur ainsi produite et affirmée, les deux frégates ne semblèrent qu'en voguer avec plus d'ardeur l'une sur l'autre.

La Surveillante s'avançait intrépide et coquette, avec sa guibre, fière de la belle figure qui trônait gracieusement sur ses harpes aux sculptures dorées, et de son château de poupe dont la brosse et le ciseau avaient fait un chef-d'œuvre de peinture et de statuaire, et de sa ceinture acastillée avec une élégance qui ne le cédait qu'à la richesse; bâtiment où la magnificence que la grande époque avait déployée dans ses armements s'unissait aux mignonnes enjolivures que le goût avait conservées du règne de Louis XV — navire *Louis XIV* et *Pompadour*, — comme les gentilshommes dont les riches habits formaient, de rigueur, à cette époque, tous les états-majors, dans l'armée comme sur les flottes.

C'est un type qui n'a été qu'incomplétement étudié, que cette noblesse débauchée à qui la présence du danger rendait l'énergie de son âme française, que ces jeunes fous qui couraient en riant exposer leur chevelure crépée et leur visage pâle d'orgies à l'écume des lames et au souffle des tempêtes; noircir leurs dentelles de Flandre encore tachées de vin et parfumées des odeurs du boudoir, au milieu de la fumée de la mousqueterie et du canon.

C'est curieux de la voir s'élancer à l'abordage en escarpins et en bas de soie; saisir le sabre pesant et la hache d'armes, lorsque se brisait dans ses mains l'épée de bal dont elle n'avait point toujours songé à changer le fourreau et la lame.

Tels étaient *la Surveillante* et ses officiers, moins Du Couëdic pourtant, dont le caractère marin et breton ne s'était point complétement formé aux belles manières du jour; indulgent envers le courage, il pardonnait à ces jeunes étourdis de follement vivre, parce qu'ils savaient intrépidement combattre et glorieusement mourir.

Les deux frégates arrivées à portée de canon, *la Surveillante* ouvre le combat par le feu de toute une bordée.

Le Québec, insensible à cette agression, continue sa marche en silence.

Il y avait quelque chose de marin et de terrible dans l'aspect et dans la manœuvre du bâtiment anglais. Longue, rase, élancée, sa noire carène, sans ornement que ses pièces et ses pierriers, avait quelque chose de moins élégant que la belle française, mais aussi un aspect beaucoup plus militaire; vous eussiez dit de sa marche silencieuse un pas de charge à la baïonnette.

Elle n'était plus qu'à une demi-portée de canon de son ennemie, lorsque toutes les pièces de l'un de ses bords éclatèrent à la fois et firent frémir *la Surveillante* sous une grêle de mitraille et de boulets.

Du Couëdic était trop jaloux de prouver à sir Farmer qu'ils étaient dignes de s'entendre, pour prendre un champ plus large dans cet engagement; désirant au contraire rendre galanterie pour politesse, il serre le vent, et rangeant *le Québec* à feu de pistolet, il lui lance toute une bordée dont les projectiles brisent ses plats-bords et balayent son pont.

Ce fut à cette distance que les deux frégates, se donnant le travers, se foudroyèrent durant une heure entière; les voiles et les manœuvres flottent en lambeaux; les murailles se criblent, les hommes disparaissent sous cet ouragan de boulets, de balles, de biscaïens et de sacs de mitraille, sans que le feu se ralentisse et que la victoire cesse de flotter incertaine.

Toutes les ruses, toutes les évolutions de tactique sont prévues et déjouées par les deux parties. Georges Farmer, se laissant dépasser par *la Surveillante*, veut la couper en poupe pour la sillonner de ses boulets en longueur; *la Surveillante*, virant elle-même, comme si elle eût voulu couper *le Québec* sur l'avant, lui présente toujours sa batterie; et les deux frégates, encore rapprochées par cette manœuvre, continuent un combat que chaque instant rend plus acharné et plus meurtrier.

Mais des houras de triomphe partent du bord du *Québec* comme une annonce de victoire! *La Surveillante* les écoute avec étonnement, sans toutefois laisser mollir un instant son feu. Qu'y a-t-il?

Un boulet ayant coupé la drisse du pavillon français, l'étendard est tombé du haut-mât, et l'Anglais a cru qu'on l'amenait.

Courte erreur! Un des pilotes de la frégate

française, s'emparant de ce pavillon, s'élance dans les haubans, et là, au milieu des grenades et des balles qui pleuvent et tourbillonnent autour de lui de tous les points du *Québec*, l'agite au-dessus de sa tête au cri de Vive la France ! et la mort l'épargne, comme elle devait plus tard épargner le jeune vainqueur de l'Italie sur le pont d'Arcole.

Le combat continue avec une ardeur qu'exalte des deux côtés la résistance, lorsqu'un fracas horrible se fait entendre : c'est la mâture entière de *la Surveillante* qui vient de crouler à la fois; le beaupré reste seul.

Ce malheur peut décider contre les Français du sort de la journée. C'est égal : loin que leur courage en soit ébranlé, leur activité ne trouve dans cette catastrophe que le moyen de déployer une nouvelle énergie.

Pendant que la batterie continue son feu, des marins s'empresent d'affranchir la frégate du poids de cette mâture, tombée, il est vrai, du côté opposé à l'ennemi, mais qui, retenue par les cordages, force *la Surveillante* de fortement donner la bande au *Québec*.

Un nouveau fracas annonce que l'Anglais éprouve un semblable malheur.

Du Couëdic veut profiter de la confusion que jette à bord du *Québec* la chute de ces cordages, de ces vergues et de ces mâts qui masquent ses pièces, pour le joindre. L'ordre d'aborder est donné.

Une partie de l'équipage s'élance aussitôt, la hache ou la pique au poing, le pistolet à la ceinture, le poignard entre les dents, sur le gaillard d'avant, sur la guibre et sur le beaupré, d'où elle peut plus rapidement s'élancer et bondir sur le tillac ennemi, tandis que l'autre continue le service des canons.

Les deux frégates se touchent à peine, qu'une voie d'eau se déclare à bord de *la Surveillante* à l'instant où une épaisse fumée, mêlée par momens de flammes, annonce un incendie sur *le Québec*.

Du Couëdic est présent partout. Pendant que d'un côté on abat par ses ordres l'extrémité du beaupré que gagne l'incendie, des pompes sont mises en activité, et, malgré cette lutte avec l'eau et le feu, il trouve encore dans son sang-froid moyen de songer au salut de ses ennemis.

Un canot lui reste, il est mis à la mer; mais dans cette opération, défoncé contre une pièce, il laisse l'équipage français sans nul moyen de sauver ses ennemis, qui, ne pouvant maîtriser les flammes, implorent son secours.

Les Anglais, dont la seule embarcation sur laquelle reposait leur espoir de salut vient de sombrer sous la surcharge de ceux qui s'y sont précipités avec encombrement, se jettent à la mer avec quelques objets, — une cage à poule, une planche, — qui puissent les faire surnager.

Les deux avisos *l'Expédition* et *le Rambler*, qui s'étaient canonnés pendant le combat acharné de leurs frégates, apercevant les tourbillons de fumée noirâtre qui s'élevaient du *Québec*, avaient cessé leur feu pour se porter au secours des deux navires, que menaçait de dévorer l'incendie. Mais leur distance, et la lenteur dont le délabrement de leurs manœuvres paralysait leur marche, empêchaient de beaucoup compter sur l'efficacité de leur secours; les progrès du feu ne permettaient point de douter que l'explosion du *Québec* n'enveloppât *la Surveillante* dans cette catastrophe, si ce navire ne parvenait auparavant à s'en éloigner.

Tous les efforts des débris de l'équipage français et des marins anglais qui purent gagner à la nage le bord de *la Surveillante* eurent donc pour but d'arracher ce navire à l'etreinte mortelle où *le Quebec* semblait le tenir embrassé; mais ces efforts restèrent d'abord sans puissance.

« Long-temps, dit M. Barchon dans la belle narration que la *Revue des Deux-Mondes* a donnée de ce combat célèbre, long-temps, en effet, les avirons de galère, faute de bras pour les manier, n'agirent à bord de *la Surveillante* que d'une manière insensible. Des Anglais sauvés à la nage du *Québec* vinrent pourtant aider à cette manœuvre, car ce bâtiment, naguère leur ennemi, était devenu leur seule planche de salut dans ce grand naufrage. Mais leurs bras épuisés n'étaient que d'un faible secours. C'est en vain que la sueur et le sang se mêlent à grands flots aux fronts de ceux qui se sont saisis de ces rudes avirons : le résultat qu'ils produisent est presque nul. Poussé par le vent, *le Québec* ne quitte pas *la Surveillante ;* il marche aussi vite qu'elle dans la même direction; ses flammes qui se déploient au souffle de l'air, lui tiennent lieu de voilure. Long-temps il demeure entravé sous le beaupré de *la Surveillante*. Celle-ci prend feu une seconde fois, et, comme si ce n'était pas assez de tant de dangers, l'équipage français se trouve exposé à de meurtrières mitraillades; les canons chargés du *Québec* partent seuls, et balayent le pont de *la Surveillante* de l'avant à l'arrière. Hasard étrange ! deux matelots anglais sont tués par des armes qu'eux-mêmes avaient peut-être chargées. Un léger changement dans la direction du vent tendant en ce moment à dégager *le Québec* du beaupré de *la Surveillante*, Du Couëdic, qui s'en aperçoit, ordonne de suspendre le jeu des avirons; puis, aussitôt que la frégate française est dépassée par la frégate ennemie, il met de nouveau les avirons en mouvement, les faisant agir cette fois en sens opposé. Il voulait faire avancer *la Surveillante*, non plus la faire reculer, car cette seconde manœuvre était plus propre à l'éloigner rapidement du *Québec*. Elle semblait avoir réussi, lorsque tout-à-coup *le Québec*, changeant lui aussi de direction, suit le mouvement de la frégate française,

Digitized by Google

qu'il range à bord opposé, et dont il rapproche tellement, qu'à bord de *la Surveillante*, le goudron fond à la chaleur de la flamme, que les planches se disjoignent, et que la frégate paraît sur le point de s'enflammer tout entière. On pare à cet accident à l'aide des pompes. *Le Québec* n'en demeure pas moins côte à côte de la frégate française, qu'il ne paraît plus devoir abandonner. »

Ce nouvel accident jeta sur *la Surveillante* un découragement universel. Tous regardaient avec consternation cet incendie flottant, auquel un lien fatal semblait infrangiblement les enchaîner, lorsque Du Couëdic découvrit dans quelques cordages pris aux deux bâtimens la cause qui s'était opposée à leur séparation. Ces funins coupés, *la Surveillante* put s'éloigner, mais avec lenteur, de son ennemi.

Elle n'en était séparée que par un espace de quarante toises, lorsque la nuit descendit comme un linceul sur cette scène de destruction.

Le Québec offrait alors un spectacle qui glaçait et faisait frémir. Les flammes blanches, livides ou rougeâtres qui s'élançaient par tous les sabords et les panneaux semblaient, en dévorant cette pauvre frégate, la caresser et la battre de toutes leurs ailes de feu. Anglais et Français la contemplaient en silence, lorsqu'une explosion soudaine emporta dans une nappe de feu les débris de son tillac dans les airs.

Quand les regards, éblouis par cette masse de lumière, purent se reporter dans la direction où se trouvait *le Québec*, ils n'aperçurent plus que quelques débris enflammés qui tombaient du ciel, ou qui s'éteignaient en coulant dans les flots.

La Surveillante, que la secousse de la mer et les débris enflammés exposaient, dans son état de délabrement complet, à une submersion et à un incendie, parvint, grâce aux secours de son aviso *l'Expédition*, à tromper ce double danger en gagnant le port de Brest.

Du Couëdic, respectant le courage et le malheur dans les Anglais qui étaient parvenus à se réfugier à son bord, ne voulut voir en eux que des naufragés, et non des captifs.

Louis XVI, voulant témoigner à Du Couëdic l'admiration que lui causait la conduite pleine d'intrépidité qu'il avait tenue dans cette affaire, l'éleva, le 20 octobre 1779, au grade de capitaine de vaisseau. Cet illustre marin ne devait pas jouir de cette récompense, dont il reçut la nouvelle sur le lit de mort où l'avaient placé ses blessures. Une pension à sa veuve, et pour lui un tombeau, furent, après la gloire dont son dévoûment entoure son nom, le prix qu'il retira de cette victoire.

DELASIZE.

PROGRÈS RÉCENTS

DE LA

Navigation à Vapeur.

Lorsque la navigation à vapeur, la plus prodigieuse découverte de notre siècle, passa d'une théorie encore vague à une application matériellement décisive, ses premières tentatives furent dédaignées et ses résultats récens contestés. Lorsque, plus tard, le steamer inventé par Fulton se rendit en trente heures de New-York à Albany, on pensa que le nouveau moyen de locomotion mécanique, rigoureusement applicable aux rivières, échouerait contre les obstacles que lui opposerait un long parcours en haute mer. Enfin, lorsque, dans ces derniers temps, les côtes des Etats-Unis et de l'Angleterre se sont couvertes de bateaux à vapeur, on n'a pas craint de soutenir que ces navires à mécanique, avantageusement employés au petit cabotage, ne pourraient jamais être appliqués à la haute navigation, et traverser sans les plus grands dangers, ce redoutable Océan que, depuis tant de siècles, affrontaient impunément des barques de trente à quarante tonneaux.

Aujourd'hui même, que les steamers transatlantiques ont répondu par des faits de la plus vulgaire évidence, aux appréhensions routinières de nos vieux navigateurs, il n'est pas rare d'entendre des marins, du reste éclairés, soutenir que les bateaux à vapeur, employés avec un incontestable avantage comme machines auxiliaires de la marine à voiles, seront toujours assez peu propres à devenir isolément de puissantes machines de guerre.

Cette opinion, qui est surtout inspirée à quelques anciens officiers de mer par le regret de voir disparaître peu à peu l'ordre de choses maritime auquel ils ont consacré leurs études, et qui leur a fait leur réputation, pourrait avoir, sur les idées générales qu'en France on attache à la marine, une influence pernicieuse qu'il est toujours bon, ce nous semble, de s'attacher à prévenir ou à combattre.

Il est, du reste, important de remarquer que c'est en France surtout que la navigation à vapeur a toujours rencontré le plus de défiance et a eu le plus d'obstacles à vaincre pour y obtenir en quelque sorte l'autorité d'un fait acquis ou d'une haute destinée accomplie. A chaque pas de géant qu'elle a réalisé dans le domaine de la pratique, c'était une victoire qu'elle remportait sur l'aveuglement ou la prévention; et chacune de ses conquêtes ne lui ouvrait qu'une voie nouvelle pour vaincre

Digitized by Google

de nouvelles objections ou réduire au silence des dénégations sans cesse renaissantes. Cette sorte de malveillance d'imagination a même été poussée quelquefois jusqu'à une telle rigueur d'injustice, que nous avons vu des marins mettre en doute, avec plus de simplicité de bonne foi que de sagacité d'instinct, qu'un bateau à vapeur pût aller d'Angleterre aux États-Unis, alors que, depuis dix ans, il était de notoriété publique qu'il existait des steamers réguliers de Falmouth à Gibraltar et à Malte. Or, nous ne savons pas trop quels obstacles invincibles auraient pu empêcher des steamers qui faisaient huit à neuf cents lieues pour se rendre, au milieu des tempêtes, de l'Angleterre dans la Méditerranée, de traverser d'un seul trait l'Atlantique, à moins qu'il n'eût été bien plus difficile d'aller une seule fois à New-York que de faire deux traversées de suite entre Falmouth et l'île de Malte.

La difficulté de loger un grand approvisionnement de charbon dans un navire à mécanique d'une jauge nécessairement limitée à de certaines dimensions était, nous le savons bien, un grave inconvénient à opposer à la navigabilité des bateaux à vapeur en haute mer. Mais ce point du problème n'était pas, pour les vieux praticiens, la partie de l'équation la plus difficile à résoudre. Ce qu'ils niaient le plus obstinément, c'était la possibilité de supporter du mauvais temps, et ce qu'on appelle *un coup de cape*, à bord des bateaux à vapeur. Déjà cette épreuve, que l'on redoutait tant pour les bateaux anglais de New-York, avait été subie par les steamers qui longeaient les côtes du Portugal et de l'Espagne, où le mauvais temps n'épargne guère plus ces parages orageux que les flots de l'Océan. Mais depuis que, dans plus de deux cents traversées, les immenses steamers anglais de New-York et d'Halifax ont éprouvé, et ont prouvé qu'il n'est pas de navire qui supporte mieux *un bon coup de cape* qu'un bateau à vapeur, nous voudrions bien savoir ce qu'il reste d'objections un peu sérieuses, aux adversaires de la navigabilité des bateaux à vapeur, à opposer à l'évidence accablante des faits qu'ils ont contestés un à un, et qui les ont vaincus de pas en pas sur tous les points de leur longue controverse?

Un événement, malheureusement trop célèbre pour la moralité politique de l'Angleterre, est là pour démontrer jusqu'à quel point de puissance ces machines navales peuvent pousser leurs moyens de destruction dans l'attaque des places de guerre. Lors du sac de Beyrouth et de Saint-Jean-d'Acre, exercé par la division du commodore Ch. Napier, les deux steamers *Cyclops* et *Gorgone* firent, en s'environnant de fumée, plus de tort aux batteries et aux maisons de ces deux villes que tout le feu du reste de la flotte anglaise. Un vaisseau qui s'embosse devant une place qu'il s'acharne à canonner est sans doute un assaillant plus redoutable qu'on ne l'avait pensé communément jusqu'ici. Mais comment voudrait-on qu'un bateau à vapeur qui se tient sans cesse en mouvement sans perdre sa stabilité, et en choisissant tous les points les plus favorables de l'attaque, ne fût pas un ennemi dix fois plus terrible encore qu'un haut, large et immobile vaisseau, condamné le plus souvent à devenir une batterie flottante fixement posée sur un point connu toujours visible à l'œil?

En Angleterre, où les essais décisifs, quelque dispendieux qu'ils soient, suivent toujours d'assez près les conceptions hardies, il s'en est fallu de beaucoup que le dédain ou l'éloignement que l'on a longtemps affiché chez nous pour la navigation à vapeur aient été très-généralement partagés par cette nation, si éminemment douée d'instinct et de tact maritime. Là les chambres, toujours prodigues des deniers publics pour toutes les tentatives que chez nous on regarderait quelquefois comme ridicules, n'ont pas craint d'encourager les grandes lignes océaniques par d'énormes subventions. Le système des hélices, entrevu chez nous, a là de suite reçu son application immédiate à l'abri des encouragemens qu'on lui offrait. Des constructions de coques en fer ont été munies de machines à cylindres oscillans sous la protection du gouvernement, alors que, parmi nous, on ignore encore les résultats obtenus par les appareils de Penn. Viennent d'autres conceptions, et l'Etat sera toujours là pour encourager les essais les plus hardis ou les plus gigantesques. Un steamer colossal de quatre mille tonneaux et de onze cents chevaux de force a été hasardé. On a de suite calculé qu'il pourrait au besoin transporter trois mille hommes, toute une expédition, pour un coup de main; et le gouvernement s'est empressé de favoriser la compagnie qui s'était arrêtée, faute d'argent, devant l'achèvement de cette monstrueuse coque en fer. Là, sans doute, on fait beaucoup trop peut-être pour les choses en faveur desquelles on ne fait pas assez chez nous. Mais là aussi on ne rencontre que des officiers qui croient fermement et consciencieusement à la supériorité inévitable dont jouira ou que conquerra, bon gré, mal gré, la navigation à vapeur en temps de guerre. La preuve la plus convaincante, au reste, qu'aient pu donner les Anglais de la foi qu'ils ont dans les services que doivent rendre un jour les bateaux à vapeur en cas d'hostilité, c'est l'abandon presque total dans lequel ils ont laissé leurs constructions de bâtimens de haut bord, pour ne s'attacher qu'à multiplier le nombre de leurs grands steamers, soit en subventionnant les lignes commerciales dont ils pourraient au besoin s'approprier le matériel, soit en faisant établir pour le compte de l'Etat des pyroscaphes qu'ils emploient dans leurs ports ou qu'ils envoient au loin pour vulgariser dans leur marine l'emploi de ces puissans

Digitized by Google

T. Gudin del. Th. Ruhierre sculp.

La Chaloupe Canonnière N.° 93

T. 1er P. 181.

Digitized by Google

agens de locomotion et d'agression maritime.

Dans le nombre assez considérable déjà des essais qu'ils ont tentés ou favorisés, il en est qui n'ont que peu réussi, ou qui même ont complétement échoué. Mais, en somme, il est arrivé que les succès obtenus ont compensé pour eux, et au delà, le tort des tentatives infructueuses. L'emploi de l'hélice substituée aux roues à aubes, sans avoir encore fait atteindre aux bateaux qui en ont été pourvus, la vitesse des bateaux à tambours, n'en est pas moins d'avance une amélioration notable, puisqu'il a permis de rendre les steamers aussi navigables à la voile que les navires ordinaires, et de leur assurer, comme bâtimens à mécanique, un sillage encore fort beau (1). Mais, au surplus, en admettant que de tels avantages aient été achetés par plusieurs tentatives avortées, nous estimons qu'un gouvernement est toujours heureux de payer, au prix de quelques millions, une découverte utile à ses affaires ou à sa puissance.

Tout a été dit, tant bien que mal, sur le passé de la navigation à vapeur. Ce qu'il importe de constater aujourd'hui, non historiquement, mais bien pratiquement, ce sont les résultats obtenus par elle dans ces derniers temps.

Jusqu'ici, on a pu se figurer, comme il arrive trop souvent chez nous, que parce que nous venions de faire construire un petit bateau à hélice pour le compte de l'administration des postes, cet essai devait être tout à fait nouveau, en attendant qu'il devînt incontestablement victorieux. Mais pour prouver combien cette prévention, devenue populaire, est erronée, nous allons mettre pour la deuxième ou troisième fois, sous les yeux du lecteur, la liste déjà assez longue des bateaux à hélice que les Anglais possèdent depuis quelques années.

L'Archimède,	de 70	chevaux, 237	tonneaux.
Princesse-Royale,	45	101	
The Bee,	10	50	
Bedlington,	60	270	
Rattler,	200	800	
Novelty,	25	500	
Great-Northern,	560	2,000	
Great-Britain,	1,100	3,600	
Margaret,	50	200	

Certes, quelque peu générales qu'aient été jusqu'à présent, en Angleterre, les tentatives faites pour substituer l'usage des hélices à celui des aubes, il y a encore loin de l'essai isolé du *Napoléon*, monté d'une *machine anglaise*, à la somme des essais que fait supposer cette liste. Il faut donc constater qu'en France, sous le rapport des épreuves et des innovations, nous sommes restés bien au-dessous et bien loin des Anglais. L'emploi des cylindres oscillants, que l'amirauté anglaise a fait établir sur plusieurs navires de l'Etat, est encore inconnu chez nous, et cette tentative ne tend à rien moins, cependant, qu'à opérer toute une révolution dans la navigation à vapeur, puisqu'elle a pour objet de substituer à des machines d'une force quelconque des appareils qui, en exigeant une fois moins de place, produiront une force double de celle des machines anciennes. Ce but si important est, si nous ne nous trompons, assez intéressant pour devoir occuper l'attention de tous les hommes qui persistent à s'occuper de l'avenir de notre puissance navale. Bientôt, selon toute probabilité, ce dernier essai deviendra un fait acquis à l'expérience, et un exemple à imiter. Or, voilà ce que nous avons voulu faire sentir ou rappeler en écrivant cet article, qui est bien moins destiné à devenir le lambeau d'un traité sur une matière si vaste, qu'un utile avertissement donné à ceux qui administrent notre marine.

EDOUARD CORBIÈRE.

(1) Quoi qu'on ait pu dire du steamer à hélice *le Napoléon*, qui, nous aimons à le répéter, est un double chef-d'œuvre sous le rapport de la construction de sa coque et de celle de sa machine, il convient de constater, pour être juste, que cet admirable bateau, supérieur en vitesse aux autres steamers à hélice, est encore inférieur aux bons bateaux à roues que possède le port du Havre. La comparaison qu'on a pu établir au Tréport entre son sillage et celui du yacht anglais *Victoria et Albert*, a démontré cette vérité, et nous pouvons ajouter, pour la corroborer encore, qu'il existe au Havre quatre ou cinq bateaux à tambours qui auraient probablement pu prêter côté au yacht royal anglais, dans les circonstances de lutte où ce steamer a gagné *le Napoléon, l'Archimède* et *le Platon*.

La Canonnière 93.

La Canonnière 93 devait escorter, de Perros à l'Ile-de-Bas, sept à huit navires chargés de grains, et destinés à approvisionner les magasins des vivres de la marine au port de Brest.

Notre canonnière était une de ces embarcations longues et plates que Napoléon avait fait construire par milliers, pour opérer cette gigantesque descente que tant de circonstances firent manquer. Plus tard on avait cherché à utiliser les grandes chaloupes de la flottille, en leur plantant une haute mâture de brick de guerre, et en remplaçant leurs trois fortes pièces de 36 par une douzaine de petits canons de 4 ; elles qui, étroites et longues, ne calaient que quatre à cinq pieds d'eau ! Plusieurs de ces pauvres chaloupes canonnières, si fastueusement gréées, chavirèrent sous le poids de leur haute mâture, et payèrent bien cruellement ainsi l'honneur d'avoir voulu s'égaler aux grands bricks de l'Etat.

Aussi fallait-il voir la vigilance que mettaient les officiers embarqués sur ces bateaux, si peu stables, à prévenir les moindres grains ! A peine

Digitized by Google

un nuage s'élevait-il un peu rapidement sur l'horizon; à peine la brise venait-elle à verdir la mer, ou à frémir dans le gréement, qu'on amenait tout à bord, de peur de faire chavirer la barque sous l'effort de la risée. On savait qu'il y allait de la vie, et c'était avec prudence que l'on jouait sur les flots cette partie dans laquelle l'existence de tout un équipage est mise si souvent en jeu.

Les vents étaient au sud-est lorsque nous appareillâmes de Perros avec notre petit convoi. Le matin on s'était assuré, en montant au sémaphore, guindé sur la partie la plus élevée de la côte, qu'il n'y avait aucun ennemi en vue. La plus parfaite tranquillité régnait au large sur les flots : la brise était ronde, la journée paraissait devoir rester belle. En un clin d'œil nous fûmes sous voiles, laissant les Sept-Iles par notre côté de tribord, et longeant, avec nos bâtimens bien ralliés, la côte de Lannion par babord. Les rochers arides que blanchissaient de belles vagues étincelantes au soleil de mai défilaient déjà à nos yeux, et à chaque minute les formes bizarres du rivage changeaient d'aspect et de perspective. Rien n'est plus piquant, sous un ciel serein, que de voir ainsi la terre se métamorphoser sans cesse, et revêtir les couleurs et les configurations les plus diverses. C'est un vaste panorama que la mer encadre avec son mirage, ses riants fantômes, et dont le navire est le centre. Aucune illusion d'optique ne peut rendre ce spectacle, si indifférent quelquefois pour les gens qui se sont fait une habitude de naviguer au milieu des miracles de perspective et des prodiges de l'Océan.

Vers midi, le vent, qui depuis notre départ avait paru vouloir tomber, passa définitivement au sud, en faisant défiler, sous le ciel devenu grisâtre, de gros nuages chargés de pluie. Une brume épaisse s'étendit comme un rideau sur le groupe des Sept-Iles que nous laissions déjà derrière nous, et sur la côte qui ne se montrait plus à l'horizon que comme un banc de fumée. La brise, qui nous poussait au large, nous contraignit de louvoyer, non plus pour nous rendre à l'Ile-de-Bas, mais bien pour tâcher de gagner un mouillage à terre.

Notre capitaine, brave officier, élevé dans les dangers de sa profession et accoutumé à supporter toutes les contrariétés du métier, se montra soucieux dès cet instant. Il nous ordonnait avec inquiétude de bien regarder autour du navire. Il semblait prévoir l'événement que le sort nous réservait.

Quant à nos pauvres bâtimens du convoi, ils louvoyaient aussi en ayant soin de ne pas nous perdre de vue. Ils paraissaient craindre l'approche de quelque croiseur, et rechercher par instinct notre protection contre tout événement possible ; car alors les croiseurs anglais ne manquaient pas de rôder, en vrais loups, autour des faibles troupeaux de petits bâtimens que nous nous hasardions quelquefois à faire sortir de nos ports.

A dix heures on vint nous annoncer que le déjeûner était servi dans la chambre. Le capitaine ne voulut pas descendre : l'officier de quart resta sur le pont pour lui tenir compagnie et pour faire virer de bord la canonnière, chaque fois que le pilote-côtier venait conseiller d'envoyer vent devant.

Nous étions assis depuis quelques minutes autour de la table du déjeuner, lorsque nous entendîmes sur le pont un mouvement extraordinaire. Nous montâmes tous. Ceux des navires du convoi qui se trouvaient à terre de nous, venaient de laisser arriver à plat sur la canonnière. Malgré l'épaisseur de la brume, ils avaient aperçu au vent à eux un grand navire qui ne faisait pas partie du convoi. Nous jetons les yeux sur le point qu'il nous indiquent. La parole nous manquait pour nous dire l'un à l'autre ce que nous venions de découvrir...

Une haute voilure de brick nous apparaît dans la brume, sous une forme aérienne. Cette voilure, avec ses contours imposans, filait avec vitesse, comme un gros nuage noir que le vent aurait poussé silencieusement au-dessus des flots. Bientôt le brick, que nous ne voyions pas encore par son travers, laisse porter sur le groupe des navires que nous escortions. C'est probablement le corsaire *le Jean-Bart*, disons-nous, qui, mouillé depuis long-temps à l'Ile-de-Bas, sera parti ce matin pour retourner à Saint-Malo. Nous nous flattions trop ; mais comment penser qu'un bâtiment ennemi osât, avec un temps pareil, approcher aussi près d'une côte aussi dangereuse ! Comment supposer que sur ces mers où quelques heures auparavant nous n'avions pas vu un seul navire, un brick anglais fût parvenu aussitôt à se placer sous terre? On ordonne le branle-bas de combat à notre bord. Le capitaine passe sur l'avant, un porte-voix à la main. Il crie aux bâtimens du convoi : *Continuez de louvoyer, et si l'un de vous amène pour le brick en vue, je le coule à fond.*

Le moyen de choisir, si c'est un bâtiment ennemi? Coulés par le brick s'ils n'amènent pas, ou coulés par notre canonnière s'ils amènent, nos navires se décident toutefois à louvoyer pour regagner la côte. Notre anxiété ne peut se peindre, nous si faibles et surpris au large par un navire qui paraît être si fort ! Qu'allons-nous devenir?

Il n'était que trop fort, en effet, ce brig qui déjà nous laisse voir une batterie très-haute au-dessus des lames qui clapotent à peine au ras de ses sabords, ouverts comme une gueule béante qui s'apprête à vomir du sang et de la flamme.

Notre malheureux capitaine sentit qu'il fallait se sacrifier pour sauver le convoi qui lui avait été

Digitized by Google

confié. Il ordonna de commencer le feu et de pointer juste.

Deux ou trois grosses lames passent sous la canonnière; on attend *l'embellie*, le navire sera plus stable. Ce moment arrive, et nous envoyons par tribord cinq coups de canon de 4 au brick anglais, qui paraît à peine en être effleuré. Cette agression semble le mettre à l'aise; il revient un peu au vent, en nous laissant voir à sa corne la queue d'un large pavillon rouge; puis après nous entendons éclater, au milieu d'un nuage de fumée blanche que vomit sa batterie, un lourd coup de foudre. Des cris partent de notre bord; la mitraille a sifflé à nos oreilles: elle a frappé plusieurs de nos hommes. Un mât de hune tombe: le capitaine hurle au porte-voix: *Enlevez les blessés! feu tribord!* Nous faisons feu; mais le fracas de l'artillerie du brick couvrait le bruit de nos petites pièces. Le combat est engagé: le brick nous approche à demi-portée de pistolet; il masque son grand hunier pour ne pas nous dépasser, et, dans cette position, les sifflets perçans des maîtres se font entendre: c'est le moment fatal. Une grêle de boulets et de mitraille tombe sur notre pont, balaie nos gaillards et nos passavans. Cette position n'était plus tenable; et, loin d'amener, notre capitaine nous fait entendre au contraire ce cri terrible: *A l'abordage! à l'abordage!*

Dans un moment de calme et d'affaissement, une petite voix vient glapir au panneau. C'est un mousse qui crie: *Nous coulons! nous coulons! la cale est pleine d'eau!* Les boulets de 32 du brick, pointés à la flottaison, nous avaient percés de part en part: chaque projectile avait fait deux trous par lesquels l'eau entrait par notre cale comme dans une citerne.

La barre de la canonnière est poussée à babord; le capitaine lui-même aide les timoniers à faire ce mouvement; avec l'aire que conserve encore le navire à moitié coulé, nous revenons au vent et nous abordons le brick qui nous présente le travers. Mais qui montera à l'abordage? il ne reste tout au plus que quinze à seize combattans sur notre pont, de tout un équipage de cinquante hommes. Les Anglais prennent le parti de descendre à notre bord: ils tombent par groupes sur nous. Notre capitaine, furieux, se précipite devant eux: un coup de sabre lui fait voler le sommet de la tête; deux coups de feu l'étendent mort. Les briquets voltigent sur nos têtes, les coups de feu pleuvent de tous côtés. Il n'y a plus que des morts, des blessés et des Anglais sur notre canonnière, qui menace de couler avec les vainqueurs et les vaincus. Le brick s'éloigne d'elle, laissant à notre bord les deux tiers de l'équipage qui nous a mitraillés, hachés et coulés.

Bientôt heureusement les embarcations du brick sont mises à la mer: elles recueillent nos blessés. On nous transporte à bord du bâtiment ennemi. Le capitaine anglais nous reçoit avec flegme, avec un peu de dédain même: ses hommes étaient occupés à fourbir les batteries des caronades qui venaient de nous foudroyer, et à enlever sur le pont les taches du sang que notre feu avait fait couler. Le navire qui venait de nous traiter ainsi se nommait *le Scylla*, capitaine Arthur Atchisson. Il avait vingt caronades de 32 en batterie, et cent vingt-cinq hommes d'équipage: il n'en fallait pas tant pour nous.

Le capitaine Atchisson fit appeler notre second, qui n'était que légèrement blessé: il ordonne à un grand homme sec, qui parlait français, d'adresser à cet officier les questions suivantes:

« Pourquoi avez-vous résisté avec si peu de monde et un navire si faible au brig que vous voyez?

— Parce qu'il a plu à notre capitaine de le faire. Dites à votre commandant que je suis son prisonnier, mais que je n'ai aucun compte à lui rendre.

— Le capitaine Atchisson m'ordonne de vous demander quelle était votre intention en cherchant à l'attirer sur les roches de Kéraliès?

— Notre intention était de vous faire vous jeter sur les rochers, et de nous donner le plaisir de vous voir vous noyer en nous sauvant.

— Le capitaine me dit de vous répondre qu'il connaissait la côte tout aussi bien que vous, parce qu'il a à bord un pilote français.

— Et quel est ce pilote?

— C'est moi.

— En ce cas, dites à votre capitaine que vous êtes une lâche canaille, et que je vous méprise trop pour répondre désormais aux questions qui me seraient faites par la bouche d'un traître de votre espèce. »

Le commandant anglais, devinant le sentiment que venait d'exprimer notre second, le retient par le bras et l'attire avec lui sur l'arrière, en ordonnant qu'on aille chercher le master.

Le master paraît: il s'exprime assez bien en français. Après avoir causé un instant avec son commandant, il dit à notre second:

« Le commandant me charge, monsieur le lieutenant, de vous présenter ses excuses, et de vous assurer qu'il méprise, autant que vous pouvez le faire vous-même, le pilote français à qui vous attribuez avec raison votre perte. C'est un traître dont nous nous sommes servis, mais que l'on paye et que l'on ne peut estimer. Pendant tout le temps que vous passerez à bord, il lui sera interdit de paraître sur le gaillard d'arrière: c'est l'ordre du capitaine Atchisson, qui m'invite aussi à vous demander si vous voulez lui donner la main et accepter sa table. » Nous vîmes, après ces paroles, notre second et le capitaine anglais se donner affectueusement une poignée de main.

Digitized by Google

Nous fûmes traités à bord de *la Scylla* avec tous les égards possibles.

Quant à notre pauvre canonnière, quelques heures après notre combat, elle coula, malgré toutes les peines que s'étaient données les Anglais pour la maintenir sur l'eau comme un trophée de leur victoire : elle coula avec nos morts sur le pont! Le navire que ces pauvres gens avaient défendu jusqu'au dernier soupir leur servit de tombeau, et le pavillon, que personne n'avait songé à amener, disparut au bout du pic, sous les flots que le sang de tant d'hommes avait rougis...

Pendant la nuit, à l'heure où les Anglais nous croyaient endormis, nous entendîmes sur le pont le bruit sourd de plusieurs voix qui semblaient réciter des prières; et puis ensuite on faisait silence, et des objets qui paraissaient d'un grand poids étaient lancés à la mer : c'étaient leurs morts que les Anglais jetaient ainsi par-dessus le bord, mais avec mystère, pour nous cacher le mal que nous leur avions fait dans ce combat si inégal : c'était là une de ces coquetteries de guerre que l'on n'épargne pas même aux vaincus.

Trois jours après notre action, nous fûmes plongés, blessés, sans effets, sans secours, dans les prisons de guerre de Plymouth.

Ed. Corbière.

LE

Matelot fanatique.

Si l'esprit humain, égaré par la superstition, porte souvent à des actes de désespoir et de fanatisme, le fait suivant, qui vient de se passer à bord du navire américain *le Président*, dans son voyage de New-York à Charleston, prouve l'empire de ces idées sur des hommes qui passent leur vie sur un élément qui les isole, pour ainsi dire, du commerce des autres hommes.

Ce navire étant en armement, le capitaine s'occupa de faire son équipage, qui devait se composer ainsi : un second, un lieutenant, douze matelots, deux novices, un mousse et un cook (cuisinier). Le dernier homme qui s'offrit pour en faire partie était un matelot étranger, présenté par un *embaucheur* (1).

Le capitaine lui demanda combien il voulait gagner. « Je ne tiens pas aux gages, répondit le matelot, je m'embarquerai pour le prix que vous me donnerez. — Je vous offre douze gourdes par mois. — Je m'en *ris*, pourvu que je parte. »

Le capitaine, trouvant dans la figure et les manières de cet homme quelque chose d'étrange et de mystérieux, lui demanda son nom et de quel pays il était? « Je me nomme Joseph ; je suis né en Bretagne : c'est tout ce que je puis vous dire. » Le capitaine envoya le matelot sur l'avant du navire, et interrogea l'embaucheur sur ce marin, qui lui paraissait suspect. Celui-ci répondit qu'il ne connaissait Joseph que depuis quinze jours; qu'il avait toujours l'air triste, mélancolique, inquiet même; qu'il sortait peu et se mettait souvent en prière; qu'il évitait pendant le jour les plaisirs bruyans de ses camarades, fuyant avec le plus grand soin les étrangers qui se présentaient. L'embaucheur ajouta qu'il ne lui connaissait pas d'autre nom que celui de Joseph, et qu'il n'avait pas de papiers. Le capitaine congédia l'aubergiste en l'invitant à revenir le lendemain recevoir le prix de la pension de Joseph sur les avances qu'on devait lui faire. « Il m'importe peu, du reste, de savoir ce qu'il peut être, pourvu que ce soit un bon matelot, » dit le capitaine en quittant l'embaucheur.

Le navire appareilla pour sa destination; mais, deux jours après le départ, le temps devint affreux; la mer était très-grosse, et un vent violent menaçait de rompre la mâture et de faire sombrer le bâtiment.

L'équipage ne pouvait plus manœuvrer, tant la tourmente était forte. Le second et le lieutenant étaient sur le pont lorsque le matelot Joseph les accosta et leur fit cette confession :

Joseph. — Je vous déclare que moi seul je suis la cause de la tempête qui vient de nous assaillir, et j'en suis tellement persuadé, que pareille chose arrive toujours à bord des navires sur lesquels je m'embarque; d'ailleurs, ce n'est qu'à la vie pécheresse que j'ai menée pendant quelques années, et aux crimes que j'ai commis, que je dois attribuer tous ces malheurs. L'Etre suprême ne s'apaisera qu'après que je me serai précipité dans les flots : c'est la seule voie qui me soit ouverte pour désarmer sa vengeance qui me poursuit partout; je vais donc détourner le péril dont vous êtes menacés, et vous sauver, vous et votre navire, en me donnant la mort. (A peine eut-il achevé les derniers mots, qu'il se dirigea vers la lisse du navire, et fit un mouvement dont un des interlocuteurs arrêta l'effet.)

Le second. — Joseph, tu es fou; va travailler, et ne te mets pas de pareilles sottises en tête. Si la raison n'est pas assez puissante pour t'empêcher de commettre une telle action, je prierai les gens de l'équipage de veiller sur toi.

Joseph. — Vous me retenez, cela suffit (d'un ton mécontent). Vous ne me connaissez pas! un pécheur tel que moi met en courroux la majesté divine ; je suis maudit de Dieu.

(1) Les *embaucheurs* sont des espèces d'aubergistes qui reçoivent des matelots sans emploi.

Digitized by Google

Le second. — Allons, serrons ce hunier, et ne nous amusons pas à de telles billevesées. Voyons, tout le monde en haut.

John (matelot sur la vergue). — Mais Joseph, tu as l'air triste, est-ce que tu as peur?

Joseph. — Oh! non, mais quand je pense à ce que j'ai fait, il m'est impossible de supporter la vie.

Un matelot écossais. — Qu'as-tu donc fait?

Joseph. — Je vous conterai cela en bas, c'est beaucoup trop long.

Quelques jours se passèrent sans événement. Joseph paraissait tranquille; il semblait avoir renoncé à son projet : cependant il mangeait peu. La conversation commencée sur la vergue fut reprise de la manière suivante :

John. — Allons, Joseph, conte-nous ce qui t'afflige. Es-tu amoureux? As-tu fait quelques vœux que tu n'aies pas remplis? Ah çà, c'est mal, tu es coupable, vois-tu; chose promise, chose due, et nous autres matelots nous tenons à cela, tu sais.

Joseph. — Non, non, ce n'est pas cela. Et il laissa tomber sa tête sur sa poitrine sans dire un mot de plus.

L'Ecossais. — Mais que diable as-tu donc fait? des *bamboches?* Parbleu! nous en avons fait aussi nous autres. Eh bien! le bon Dieu nous pardonnera; n'expions-nous pas assez nos péchés par le mal que nous avons tous les jours?

Joseph. — C'est... c'est vrai, mais...

L'Ecossais. — Est-ce que par hasard tu aurais fait le pirate... (A ces mots, Joseph pâlit, balbutia quelques mots sans suite, comme s'il eût voulu commencer une histoire : le second commanda une manœuvre, et la conversation fut encore interrompue.) Dieu me damne, je crois que tu es coupable de quelque grand crime?

Le second. — Voici la nuit, la brise va fraîchir; allez en haut prendre un ris dans les huniers.

Joseph et cinq autres matelots montèrent aussitôt; ceux-ci descendirent après avoir fait ce travail, mais Joseph resta dans la hune. Il ôta une partie de ses vêtemens, et, pour éviter toute explication ultérieure, il se précipita dans la mer. Tous les efforts qu'on fit pour le sauver furent inutiles, il disparut au milieu des flots.

Le navire arriva à Charleston, prit sa cargaison, et repartit pour New-York. Dans la traversée il s'éleva un violent orage qui mit le bâtiment en péril. A chaque instant la tourmente augmentait; le tonnerre grondait avec un fracas épouvantable. Ce spectacle effraya tellement les matelots, et excita leur superstition à un si haut degré, qu'ils s'écrièrent d'une voix unanime que le navire allait couler si l'on ne s'empressait de jeter à la mer le coffre et les effets de Joseph.

L'Ecossais (c'était le plus dévot des gens de l'équipage). — Capitaine, il faut nous débarrasser de la dépouille maudite du Breton; autrement nous allons périr.

Le capitaine. — Vous êtes des insensés et des superstitieux. Je vous le défends; travaillons plutôt. Je vois dans le lointain des signes qui m'annoncent que l'orage se dissipe.

Le second. — Voilà un grain qui se prépare; amenez tout bas.

Le lieutenant (poussant fortement les matelots qui étaient restés debout en prière et comme pétrifiés). — Ce ne sont pas vos jérémiades qui nous tireront d'ici (prenant un aspect (1) dont il menace de les frapper) : obéissez au commandement, ou je vous assomme. Force fut donc de se résigner. Ce que le second avait prévu arriva : un grain (2) terrible survint tout à coup, et le navire, quoique à sec de voiles, faillit être submergé; les matelots, épouvantés, se réfugièrent sur l'avant, et l'Ecossais, qui craignait moins la colère de son capitaine que la fureur des élémens, descendit dans le logement de l'équipage, chercha les hardes de Joseph, qu'il finit par trouver, se fit aider pour les monter sur le pont, et, pendant que les officiers étaient occupés sur le gaillard d'arrière, on précipita dans les flots le coffre du pauvre Joseph, en disant : « Va dans le même tombeau « que ton maître. » L'Ecossais, levant les yeux vers le ciel, adressa une courte prière à l'Eternel pour implorer le pardon du pécheur, et le supplier d'apaiser la tempête, puisque le sacrifice qu'il exigeait était consommé. Cette oraison terminée, les matelots reprirent leur travail avec activité, persuadés que l'action qu'ils venaient de faire les mettrait hors de tout danger. L'orage s'apaisa presque aussitôt; le calme commença à régner sur la surface des eaux, et une jolie brise vint enfler les voiles, que les matelots larguaient à l'envi et avec courage.

Cette brise continua pendant plusieurs jours. Les matelots se félicitaient et ne cessaient de dire aux officiers qu'ils eussent infailliblement péri s'ils n'avaient apaisé le ciel en courroux. Ils arrivèrent avec beau temps jusque devant la rade en vue du port; mais quand ils croyaient y entrer, les vents devinrent contraires, et une forte brise les poussa au large. Le mécontentement se manifesta de nouveau parmi l'équipage.

Le second. — Eh bien! garçons, vous voyez que votre prédiction n'est pas accomplie; voilà le temps qui se fâche : il ventera la peau du diable cette nuit.

John. — C'est qu'il y a encore à bord quelque chose des effets de Joseph.

L'Ecossais. — Je vais aller voir s'il reste des hardes du *suicidé*. Après avoir cherché avec le

(1) Espèce de levier en bois, dont le gros bout, taillé en sifflet, est ferré.

(2) Changement violent et momentané dans l'atmosphère, produit par la dilatation d'un nuage.

soin le plus scrupuleux, il découvrit un *vieux soulier*, que les matelots s'empressèrent d'offrir en sacrifice au Dieu des tempêtes.

La mer changea pendant la nuit, et une belle brise du matin les conduisit au port. Cette circonstance a sans doute confirmé ces hommes, à la fois intrépides et crédules, dans l'opinion que c'est à cet holocauste que le navire a dû la faveur d'arriver à sa destination.

M....

Habitacle.

La boussole, dont l'utilité permanente fixe la place sur le pont agité d'un navire, avait besoin d'un abri qui la défendît contre tout choc et contre les intempéries de l'air. Une caisse, en forme de petite armoire, lui fut consacrée; là, suspendue sur un double balancier et renfermée dans une boîte carrée, elle s'offre à l'homme placé à la barre du gouvernail, pour que chaque instant de son importante fonction se partage entre un coup d'œil jeté sur le temps et sur les voiles, et deux sur la direction de l'aiguille conductrice.

Cette armoire reçut le nom d'*habitacle*.

Ce mot, en style sacré, signifie demeure d'un objet révéré. Quoi de plus respectable, en effet, dans un vaisseau voguant sur l'Océan, que l'instrument qui préside à sa destinée?

Cet habitacle, placé en avant et près de la roue ou de la barre du gouvernail, laisse voir au timonier la boussole exposée, durant le jour, à la clarté du temps, et, pendant la nuit, éclairée par la lumière d'une lampe renfermée dans un petit compartiment.

L'habitacle a aussi subi des améliorations qui ont perfectionné tout le matériel des vaisseaux. Autrefois, modeste meuble, il n'était qu'un simple ouvrage de menuiserie, bâti en bois de sap, et dont les défauts se cachaient sous une épaisse peinture. Privé de tout ornement, il se dérobait aux regards sous le *fronteau* abaissé de la dunette, ou derrière le *dôme* du gaillard d'arrière; et il faisait bien, car, toujours bigarré extérieurement de l'empreinte des mains de ses familiers, il choquait désagréablement la vue, tandis que son intérieur, sale de fumée et du trop plein de sa lampe mal soignée, répandait autour de lui une odeur qui accusait défavorablement sa présence. Il n'inspirait aucune attention aux *pilotins* commis à sa garde; aussi sa petite cheminée tout enfumée était-elle obstruée par la vapeur de l'huile qui s'y solidifiait en larges écailles, et ce n'était qu'à l'impatience bien excusable des timoniers, dans les nuits obscures, que sa vitre terne, à travers laquelle arrivait sa lumière sur la rose de la boussole, devait de recouvrer parfois un peu de sa transparence, autant que pouvait le faire un bouchon d'étoupe passé rapidement sur sa surface brûlée. Heureux, pourtant, si la pose douteuse et mal affermie du meuble imparfait opposait une résistance suffisante aux accidents de voyage, et si un brutal *coup de mer* épargnait l'habitacle et son précieux motif.

Mais, comme nous le disions tout-à-l'heure, le progrès a passé par là; et, comme ces génies bienfaisans qui, par le secours de leurs baguettes magiques, opéraient de merveilleuses métamorphoses, il a fait de ce sale petit bouge un joli temple digne de son nom et de l'oracle mystérieux qu'on y consulte.

Oui, un petit temple aux formes architectoniques, où le cuivre brille sur l'acajou; affermi, et défiant par sa pose solide et gracieuse les chocs et les roulis; isolé et réfléchissant autour de lui l'éclat de ses bronzes polis. Son dôme de verre, surmonté d'une petite galerie à colonnes, recouvre de sa périphérie l'élégante boussole qui se balance au-dessous.

Le soir, une lumière égale et douce, et mystérieuse comme le phénomène qu'elle éclaire, apportée par la combinaison ingénieuse de quelques réflecteurs, frappe de ses rayons anguleux le dessous de la boussole, dont le tableau, fait d'une feuille de talc, laisse lire, par sa transparence, la *rose* aux trente-deux aires dessinée en noir sur sa surface polie.

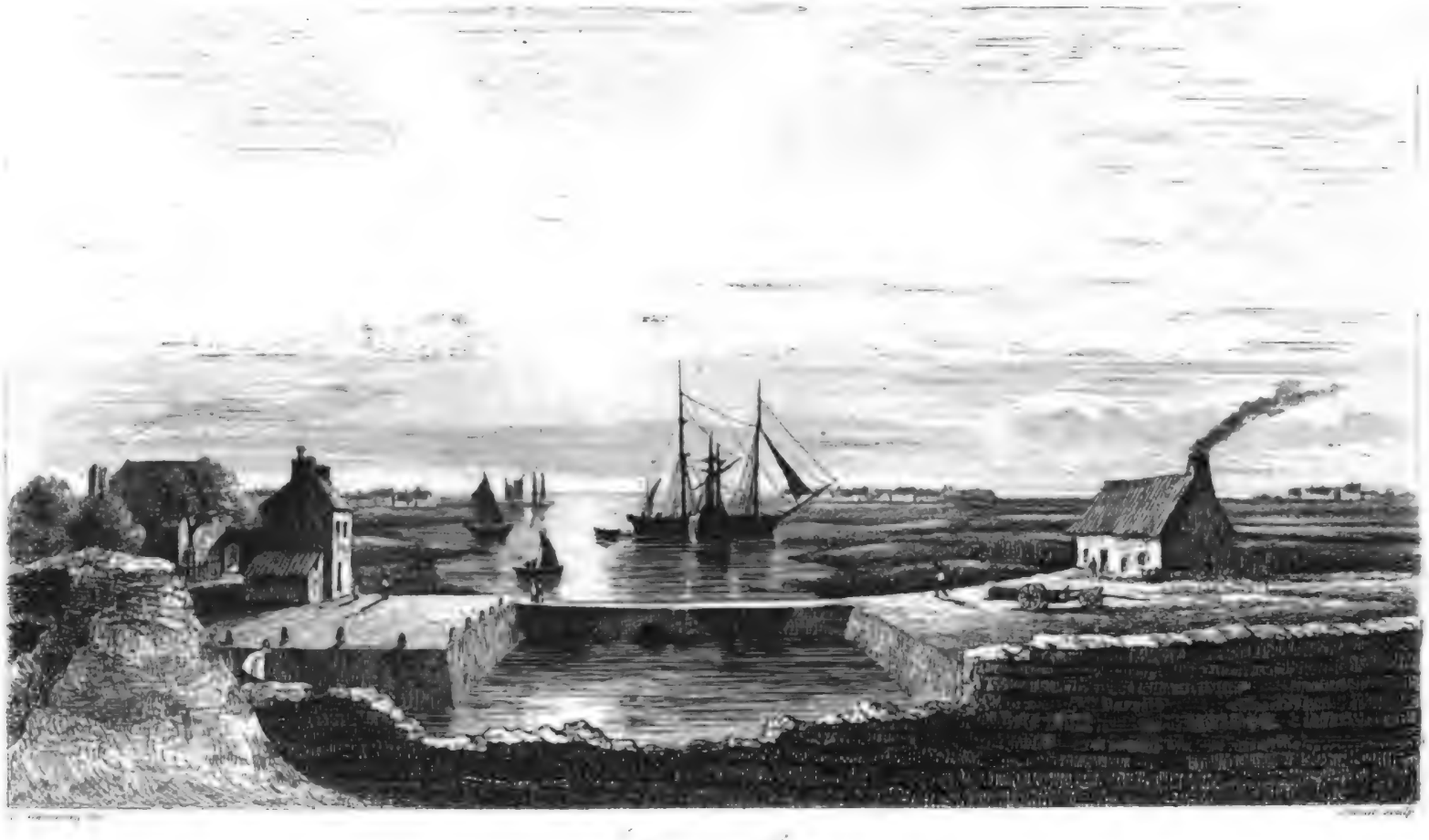
Ainsi en harmonie avec toutes les machines perfectionnées qui parent le gaillard d'arrière de nos bâtiments de guerre et de commerce, il provoque les soins faciles qui lui rendent chaque jour un nouvel éclat.

Ce monument porte aussi son horloge: une montre, posée dans un emplacement artistement ménagé dans son entablement, expose à tous les yeux les heures de son cadran; un arceau en cuivre luisant recouvre le tout, et sert à la fois à protéger l'habitacle et à suspendre au haut de son ceintre une petite cloche pour frapper les heures.

L'élégance des habitacles modernes ne doit point effaroucher l'esprit d'économie; ce luxe apparent n'est que dans les soins qu'on lui donne; il est une faible conséquence du perfectionnement que réclamait ce meuble dans son utilité essentielle. Il serait même assez facile d'établir que les soins dont on l'entoure offrent une économie; le calcul, au lieu de reculer devant lui, doit donc élever la voix en sa faveur.

P. Luco.

Digitized by Google



Sardines.

Digitized by Google

Gravelines.

D'une simple chapelle, érigée à Saint-Willebrod, en 190, est sorti Gravelines, situé par les 50° 59' 10" lat. N., et 0° 12' 27" long. O., entre Dunkerque et Calais.

En 1160, Thierry d'Alsace, comte de Flandres, entoura de murailles cette petite paroisse qui avait acquis de l'importance : Philippe, son fils, fit ensuite creuser un canal qui conduisait de la ville naissante à la mer, et de là sont venus les noms de *Gravens-eynde* (extrémité de la comté), ou *Grave-linghe* (canal du comte), dont on a fait Gravelines.

Plus tard, et vers le quatorzième siècle, Yolande, fille unique de Robert de Flandres, à qui elle succéda, conçut le projet de diriger vers ce nouveau canal la rivière d'Aa, en lui traçant un nouveau cours au pied du château qu'elle éleva pour la défense de la ville, et dont Charles-Quint rebâtit les fortifications en 1528. Ce projet, agrandi encore par Philippe II, fut mis à exécution en 1639, par Philippe IV, qui, frappé des avantages de la situation de Gravelines, eut recours à la construction d'une écluse, laquelle devait tout à la fois entretenir, par ses chasses, la profondeur du chenal, et former, sous la protection des batteries, un bassin à flot pour les bâtiments du plus fort tonnage. Mais ces travaux furent détruits en 1644 par les Français, sous les ordres de Gaston, duc d'Orléans, frère de Louis XIII. Néanmoins la jonction demeura établie entre le port et la rivière d'Aa.

Saccagé le 14 août 1302, par Oudart de Maubuisson, capitaine de Calais, Gravelines fut pris sur les Anglais, en 1377, par Philippe le Hardi, duc de Bourgogne. Les Anglais parvinrent à s'en rendre maîtres de nouveau en 1382, malgré la vigoureuse résistance du comte de Saint-Pol, mais la ville fut reprise en 1405 par Philippe le Hardi. Enfin, après avoir soutenu trois siéges en quatorze ans, après avoir vu les deux tiers de sa population décimés par la peste, Gravelines fut presque entièrement renversé le 28 mai 1654, par l'explosion des poudres deposées dans le château.

Le 28 juillet 1644, Gaston, duc d'Orléans, après s'être emparé du fort Philippe, entra dans Gravelines par capitulation. L'archiduc Léopold d'Autriche, qui commandait les troupes espagnoles dans les Pays-Bas, reprit cette place en 1652; et en 1658, le 30 août, à la suite du siége que Vauban conduisait en chef pour la première fois, le maréchal de La Ferté la rattacha de nouveau à la monarchie française. Cette prise de possession a été définitivement consacrée par le traité des Pyrénées du 7 novembre 1659.

Depuis les travaux si remarquables exécutés par le chevalier de Ville et le maréchal de Vauban, l'attaque de Gravelines présente des difficultés d'autant plus grandes, qu'indépendamment des fortifications qui protégent la place, il serait possible, dans un cas extrême, d'inonder tout le pays environnant. Aussi, comme place de guerre, cette ville ne laisse-t-elle rien à désirer, mais il n'en est pas de même de son port. Vauban, qui appréciait l'importance de Gravelines et qui s'intéressait tout particulièrement à la prospérité de cette ville, avait, à plusieurs reprises, fait sonder l'écluse des Espagnols que le temps avait ensablée. En 1733, le gouvernement se préoccupait encore de l'amélioration de cet établissement maritime, et plusieurs commissaires furent envoyés sur les lieux pour surveiller l'exécution des grands travaux projetés. La guerre ajourna ces travaux dont le siècle dernier a laissé la charge au nôtre.

Gravelines n'a, pour ainsi dire, aucun monument qui mérite d'être cité. L'église, après avoir éprouvé plusieurs mutilations, a été restaurée à l'intérieur seulement. Elle renferme encore les mausolées de Valentin de Pardieu, seigneur de la Motte, Espagnol, et de Claude Barbier du Metz, Français, deux des anciens gouverneurs de la place. L'ouragan du 9 novembre 1800, généralement connu sous le nom de coup de vent du 18 brumaire, a renversé l'élégante flèche de l'église. Son élévation en faisait, d'ailleurs, un excellent point de reconnaissance pour les marins.

La tour érigée sur la place n'offre rien de gracieux, mais, en revanche, il vient d'être établi, à l'extrémité du port, au fort Philippe, un phare du troisième ordre dont les navigateurs ne tarderont pas à apprécier les avantages. Placé entre les feux de Dunkerque et de Calais, il servira, il faut l'espérer, à rendre plus rares les naufrages si fréquents sur ces côtes, et particulièrement entre Calais et Gravelines.

La population de Gravelines se divise en trois parties distinctes et bien tranchées ; habitants du même sol, leurs mœurs sont différentes. Le grand fort Philippe est essentiellement pêcheur, c'est même, pour ainsi dire, sa seule industrie, mais il ne s'adonne guère qu'à la pêche du maquereau, du hareng et de quelques poissons qui longent les côtes. Là le marin ne s'habitue pas volontiers à perdre de vue sa cabane, et la lumière du foyer domestique est presque le phare sur lequel il dirige sa route, dans l'obscurité des nuits. Le petit fort Philippe se livre bien aussi à la pêche du poisson frais, mais il ne craint pas d'aller chercher le hareng dans les parages de l'Ecosse et des îles Schetland, de se risquer même jusqu'en Islande, pour pêcher la morue. Ce hameau, ou plutôt cette ébauche de ville, n'a pas cepen-

Digitized by Google

dant oublié les habitudes de trafic qu'il tient de son fondateur, car, aussitôt que la saison du poisson est terminée, les marins se livrent au transport en Angleterre d'une quantité considérable d'œufs de poules, dont ils s'approvisionnent dans un très-grand rayon. Tous les mois il sort environ vingt navires, chargés exclusivement de ces produits. Un seul en porte quelquefois jusqu'à 500,000. Les pommes entrent aussi, à la fin de l'année, pour une partie notable dans les chargements qui, au retour, ne se composent que de charbon de terre. A cette importation se joint celle, par les bâtiments étrangers, d'ardoises et de bois du Nord, dont les arrivages sont devenus assez fréquents.

Bien que se touchant, à vrai dire, puisqu'ils ne sont séparés que par le port, le petit et le grand fort Philippe ont ensemble très-peu de relations, et rarement des alliances se forment entre les familles des deux populations. Les Huttes, au contraire, hameau très-peuplé, placé à l'est et à une portée de canon de la ville, ont des rapports très-multipliés avec le petit fort : même commerce, mêmes pêches, mais comme le sol des Huttes se prête parfaitement à la culture, les habitants de ce dernier hameau exploitent quelques portions de terre, lorsque la pêche ne les réclame point. Par arrêt des 9 juillet 1771 et 5 juin 1787, il avait été fait abandon, aux pêcheurs français des Huttes, d'une assez grande étendue de terrain. Le 7 mars 1790, le roi ajouta encore à l'étendue de cette donation, en appelant à la jouissance commune des réfugiés, pêcheurs hollandais, retirés alors à Gravelines. Depuis, la colonisation s'est complétée ; les deux peuples ont perdu les traces de leur origine, et c'est à peine si on les retrouve dans les noms.

Une excellente constitution est d'ordinaire le fruit des rudes travaux auxquels les femmes de Gravelines associent de bonne heure leurs enfants. Aussi la classe maritime est-elle remarquable sous ce rapport, et fournit-elle à nos vaisseaux les matelots les plus endurcis aux fatigues. Malheureusement l'instruction y est peu répandue. Familiarisé, en naissant, avec la mer qui baigne leurs berceaux, à peine les enfants sont-ils assez forts pour tenir un aviron, que le principal exercice de leur vie est de passer d'une rive du chenal à l'autre sur la première embarcation qui se trouve sous leur main. Bientôt cet apprenti mousse dérobera une gaffe et un mauvais morceau de toile, en fera son mât et sa voile, préparant ainsi un marin de plus à l'Etat et au commerce. Mais cette vocation trop hâtive chez les enfants rend impossible toute culture de leur esprit. On en voit beaucoup levés pour les vaisseaux, à l'âge de vingt ans, quitter le toit paternel sans posséder seulement les éléments de la lecture, et rentrer dans leurs foyers sachant lire et écrire, connaissances qu'ils ont acquises pendant les années qu'ils ont passées au service.

S'il faut en croire un vieux dicton parvenu jusqu'à nous :

> Dieu nous préserve de peste et de famine,
> Et de la garnison de... et Graveline.

Cette ville devait être anciennement un séjour bien redouté. Au dire de Monstrelet, elle était déjà *déplaisante* et *ennuyeuse*, à l'époque où Philippe le Bon vint y loger, mais le desséchement des marais et beaucoup d'autres travaux y ont complétement détruit le germe des maladies autrefois si communes ; d'autre part, si la garnison de cette place forte n'est pas encore recherchée, elle est du moins devenue très-supportable, de sorte que les vers si connus que nous venons de citer, et qui péchaient alors contre les règles de la poésie, pèchent en outre aujourd'hui contre la vérité. Aussi la population augmente-t-elle rapidement, les maisons se multiplient, et la modeste chapelle érigée récemment près de la ville des smogleurs ne suffit plus aux habitudes religieuses des habitants. Rapprochement digne de méditation ! quand la pensée, traversant les siècles, se reporte à l'origine de Gravelines, et qu'elle voit, en 690, sortir des sables, une autre chapelle dont la poussière s'est mêlée au sol qui l'avait créée, ne doit-elle pas se dire : Dans les révolutions que subiront, plus tard, les empires, quand encore une fois Gravelines aura disparu, peut-être que de cet édifice si simple, assis sur une dune que la mer bat continuellement en brèche, sortira encore une nouvelle ville ! Ainsi tombent et se relèvent les ouvrages des hommes, ainsi s'accomplissent les destinées du monde !

AMÉDÉE GRÉHAN.

EXPÉDITION

de l'amiral Ganteaume,

1801.

Tous les événemens qui s'étaient passés depuis le retour de Bonaparte en France n'avaient pu détourner que momentanément ses sollicitudes des projets qu'il nourrissait sur l'Egypte. Cette expédition, par sa grandeur et sa hardiesse, avait été, pour son âme poétique, le beau rêve, la brillante utopie de sa jeunesse.

La pensée de planter notre civilisation française sur cette vieille terre des Pharaons, jetée entre le continent asiatique et la presqu'île

africaine, comme un lieu de repos entre l'Europe méridionale et l'Inde, s'entourait, dans son imagination, de l'importance politique que devait avoir dans l'avenir de la France une vaste colonie d'où elle pouvait renverser l'Angleterre en la frappant dans ses immenses possessions indiennes.

Et puis le lien le plus puissant qui pût le captiver, l'intérêt de sa réputation, liait ses préoccupations au succès de cette entreprise. La destruction de l'armée expéditionnaire stérilisait ses lauriers des Pyramides et du Liban, rendait sans résultat pour la France la gloire dont l'anéantissement des Mamelouks et la conquête des trois Egyptes avaient couvert le jeune vainqueur de l'Italie.

Il n'avait pas d'ailleurs oublié la promesse qu'en les quittant il avait faite à ses vieux frères d'armes; abandonnées sans approvisionnemens, sans munitions, dans un pays que plusieurs siècles de barbarie avaient laissé presque sans ressources avant même qu'y passât la guerre, isolées au milieu de populations vaincues mais hostiles, soumises mais frémissantes, nos troupes n'avaient d'espérance pour maintenir et régulariser l'occupation que dans les secours qu'elles devaient recevoir de la France.

La mort de Kléber, au milieu des difficultés d'une organisation incomplète, était venue doubler les embarras qu'éprouvait dans son établissement l'administration française; et l'incapacité de son successeur, loin de pallier ce que cette position avait de critique, n'avait fait qu'en multiplier les obstacles et les dangers.

L'armée ne voyait donc devant elle qu'un avenir de revers et de malheurs, si nos escadres républicaines ne parvenaient à rétablir entre elle et la patrie les communications coupées par les vaisseaux anglais.

Bonaparte en était pénétré lui-même; mais les chances, durant les guerres précédentes, avaient été, sur mer, si désastreuses pour la France et ses alliés, que c'eût été sacrifier évidemment les élémens de puissance que la république pouvait trouver plus tard dans les débris des marines française, espagnole et batave, que de disputer l'empire de la Méditerranée aux flottes anglaises.

Le premier consul ne négligea cependant aucun des moyens qui présentaient la possibilité de faire parvenir des secours à cette armée d'Afrique; des primes étaient offertes aux armements du commerce qui réussissaient à jeter des approvisionnemens sur la plage égyptienne; des honneurs et des récompenses étaient le prix de ceux de nos officiers qui parvenaient à traverser heureusement ces mers.

Les tentatives que ces encouragemens firent naître n'eurent presque toujours pour résultats que de jeter de nouvelles prises dans les ports anglais; ceux de nos bâtimens qui trompaient la vigilance des nombreuses croisières de la pleine mer échappaient bien rarement aux stations qui couvraient les attérages.

Ce fut au milieu de ces circonstances que le cabinet de Saint-James crut le moment arrivé d'écraser, par un coup vigoureux, les débris de ces troupes expéditionnaires dont le blocus des côtes d'Égypte devait avoir épuisé les forces et les ressources.

L'amiral lord *Keith* reçut l'ordre de prendre sur son escadre les troupes de débarquement rassemblées dans les îles de Majorque et de Minorque, sous le commandement de sir *Ralph Abercromby*.

Huit jours après son appareillage, cette flotte de plus de soixante voiles : trois vaisseaux de 80, *le Foudroyant*, au grand mât duquel flottait le pavillon amiral, *le Tigre* et *l'Ajax*; trois vaisseaux de 74, *le Kent*, *le Northumberland* et *le Swiftshure*; huit vaisseaux armés en flûte; quatre frégates de première ligne, *l'Ulysse*, *la Pénélope*, *la Flore* et *la Florentine*; quarante autres frégates et bâtimens de transport, portant vingt-trois mille soldats à son bord, ralliait l'escadre ottomane, composée du trois-ponts *le Sultan-Sélim*, percé de 110 sabords, de cinq autres vaisseaux de 74 et de huit fortes corvettes, transportant six mille janissaires et Albanais.

Ces forces imposantes, après avoir longé quelques jours la plage du Delta, vinrent, le 7 ventôse (8 mars), s'embosser en ligne de débarquement dans la rade d'Aboukir.

La nouvelle de cette expédition, sous laquelle notre armée d'Orient devait infailliblement succomber, détermina le premier consul à tenter de lui fournir à tout prix les moyens de repousser ce choc terrible.

Plusieurs armemens, faits en secret dans nos ports de l'Océan, furent poussés avec une activité dont notre marine offre peu d'exemples; le plus considérable était celui de Brest.

Sept vaisseaux de ligne, deux frégates et un aviso formaient cette escadre, au commandement de laquelle fut appelé l'amiral *Ganteaume*.

Homme de mer, dont la réputation reposait peut-être autant sur la faveur des circonstances que sur sa capacité personnelle, cet amiral était un des marins sur lesquels Bonaparte, depuis son retour d'Egypte, fondait le plus d'espérance. Le premier consul, en l'appelant à cette importante mission, lui fit parvenir des instructions qu'il avait rédigées lui-même, s'en rapportant néanmoins aux lumières et au courage de cet officier supérieur pour les modifications auxquelles, dans l'exécution, pouvait les ployer la force impérieuse des circonstances.

Dès que cette flotte, dont l'équipement avait été si secret et si rapide que les préparatifs en étaient encore ignorés même en France, fut en état de prendre et de tenir la mer, des ordres

furent donnés à tous les bâtimens qui se trouvaient dans nos ports et sur nos rades atlantiques, d'inquiéter l'ennemi par de fausses sorties.

Par cette tactique, Bonaparte voulait forcer les croisières anglaises à affaiblir leur ligne en l'étendant sur tous les points du mouvement, et donner ainsi à l'amiral Ganteaume la possibilité de tromper la surveillance des forces navales attachées en station à l'île d'Ouessant.

Plusieurs divisions quittèrent en effet ce point pour prolonger leurs reconnaissances vers le sud et vers le nord; mais l'amiral *Hervey*, qui commandait, en l'absence de lord *Cornwallis*, les forces britanniques dans la Manche, connaissait trop l'importance de cette position pour la dégarnir complètement de vaisseaux.

Les tentatives de nos bâtimens n'eurent donc qu'un demi-succès.

L'escadre appareilla cependant le 7 janvier, pour se porter sur la rade de Bertheaume. *L'Invincible*, *l'Indomptable*, *le Formidable*, tous les trois armés de quatre-vingts canons; les quatre vaisseaux de 74, *la Constitution*, *le Dix-Août*, *le Jean-Bart* et *le Desaix*, formaient, au coucher du soleil, avec les deux frégates *la Bravoure* et *la Créole*, armée chacune de quarante pièces, et l'aviso *le Vautour*, une ligne d'embossage forte de six cent cinquante bouches à feu.

Le lendemain, dès l'aube du jour, cette escadre mit à la voile, par une jolie brise de N.-E. Tout semblait favoriser cette sortie : le vent frais qui gonflait leurs voiles, et la mer clapotante, qui bouillonnait contre leurs préceintes, promettaient bon sillage aux vaisseaux; tous détalèrent en bon ordre au milieu du calme le plus profond.

Comme plusieurs feux avaient révélé, durant la nuit, la présence et la position de quelques croiseurs anglais en face du chenal de l'Iroise, l'amiral français, encore favorisé par l'obscurité du premier matin, fit le signal, pour échapper à leur surveillance, de donner dans la passe du *Raz*, malgré les dangers qu'offrent ses écueils.

La rade de Brest peut être vidée par trois passages, que forment, avec les côtes du Finistère, deux petits îlots : le pas du *Raz*, que l'île d'Iroise laisse au sud; celui du Four, resserré entre la côte du nord et l'île des Saints, et le détroit de l'Iroise entre les deux îles. Les deux premières passes sont difficiles et peu sûres; la troisième, d'un large lit d'une eau profonde, offre un bassin presque sans danger.

La manœuvre de l'escadre ayant été, malgré toutes les précautions éventée par l'ennemi, l'amiral Ganteaume fit manœuvrer pour regagner le mouillage, afin qu'il pût croire que cette tentative n'avait pour but que de l'inquiéter, comme le faisaient, sur tout le littoral, nos escadrilles et nos bâtimens.

Ganteaume résolut d'attendre dans cette position qu'un coup de vent forçât la croisière d'observation à prendre le large.

Cette attente ne fut pas longue. La tempête du 22 janvier lui ayant complètement balayé le passage, le signal du départ fut donné.

Ce fut dans la nuit du 23 au 24 qu'eut lieu cet appareillage. Bien que le vent eût considérablement molli dans la soirée, sa force avait toujours un caractère que le ressac des vagues et le voisinage des récifs ne laissaient pas sans dangers; le ciel bas et sombre n'avait d'autre clarté que les lueurs qu'y jetait la phosphorescence des lames.

L'escadre n'en mit pas moins hardiment le cap en mer. Guidée par le feu de l'amiral, elle conserva quelque temps son ordre; mais la violence du temps ayant forcé chacun des bâtimens de ne consulter pour ses manœuvres que sa position, son caractère et ses dimensions, tous ne tardèrent point à perdre de vue le feu qui leur servait de guide.

Le lendemain, quand le jour se leva sur la mer, tous les navires de la division se trouvèrent isolés les uns des autres; nul dès-lors n'eut plus de souci que de voguer, le plus rapidement possible, vers la rive méridionale d'Espagne, où le point de ralliement était fixé à la hauteur de la pointe *Gata*.

La frégate *la Bravoure* fut la seule qui, dans ce trajet, rencontra un ennemi.

Ce fut le lendemain même du départ : elle se trouvait sous le cap Finistère, lorsqu'elle tomba dans les eaux d'une frégate anglaise.

L'engagement fut sans résultat. Après quelques bordées échangées par les deux adversaires, l'intrépide capitaine *Dordelin*, ayant voulu aborder l'anglaise, celle-ci, gagnant le vent, prit chasse devant lui.

La Bravoure continua sa route.

L'amiral Hervey, ayant appris, quelques jours après, par le capitaine de la frégate anglaise, que l'escadre avait quitté Brest, détacha aussitôt, sous les ordres de sir *Robert Calder*, sept de ses vaisseaux les plus fins voiliers, et deux de ses plus fortes frégates, avec injonction de se porter sous le vent des Antilles, pour y joindre le plus tôt possible les bâtimens français.

L'état formidable des forces anglaises dans la Méditerranée ne put lui permettre de soupçonner que l'amiral français eût pris cette direction.

Pendant que sir Robert Calder cherchait vainement Ganteaume dans les débouquemens de la mer Caraïbe, celui-ci rejoignait tranquillement son escadre, qui, après avoir traversé sans obstacle la station de Trafalgar, dont l'amiral *Warren* fermait la Méditerranée, se trouva au complet, le 10 février, sous les hauteurs du cap Gata.

C'était d'un favorable augure, pour cette entreprise, que le bonheur avec lequel nos navires avaient franchi cette double haie d'ennemis! Les plus grandes difficultés de cette périlleuse mis-

Digitized by Google

sion n'étaient cependant pas encore vaincues. Pourrait-on éviter, comme les deux premières stations, les croisières qui, sous le commandement de lord *Keith*, sillonnaient sans cesse le passage de Malte et de Candie ou le golfe de Lyon! Pourrait-on, ce succès obtenu, triompher des forces navales de l'amiral *Kickerton*, constamment mouillé dans les eaux d'Egypte? Les vaisseaux de l'amiral Warren ne pouvaient-ils point eux-mêmes s'attacher à la poursuite des vaisseaux français?

Sans se laisser effrayer par les dangers d'une entreprise qu'avait dès son début favorisée le succès, l'amiral Ganteaume fit mettre sous voile et ranger la côte d'Afrique.

Le temps et la brise secondèrent constamment cette navigation; la mer, légèrement ondulée, était d'un azur aussi foncé que celui de ce ciel mauresque. Bien que le vent, secondé par les courant, eût pu, en prenant de la force, les dresser vers le plein, les bâtimens, pour échapper, autant que possible, à l'ennemi, longeaient de si près la côte qu'on la voyait presque toujours, basse et rampante à l'horizon, se dessiner sur le bleu du ciel ou sur un fond nébuleux de montagnes.

Plusieurs prises signalèrent les premiers jours de mer.

La corvette *l'Incendiaire*, expédiée en mouche par la flotte de Gilbraltar, s'étant aventurée trop près de nos vaisseaux, fut chassée avec tant d'habileté par l'un d'eux, que, se trouvant affalée sur la rive, elle fut contrainte de se rendre.

Le cutter *le Sprightly* fut capturé le 13 février par *le Vautour*. Trois jours après, la frégate *le Succès* fut également prise et amarinée par un des bâtimens de la division.

Ici s'évanouissent les espérances que les succès du début avaient jetées sur l'issue de cette campagne.

L'amiral français ayant appris que la flotte de lord Keith, s'étant combinée avec l'escadre ottomane, cinglait vers l'Egypte, dont l'escadre de Kickerton couvrait déjà les ports, crut ne pas devoir s'avancer davantage vers une destination où une expédition si heureusement commencée se fût nécessairement dénouée par une catastrophe. Abandonnant donc une entreprise dépouillée par les circonstances de tout espoir de réussite, il se dirigea vers Toulon, où Warren ne tarda point à le venir bloquer avec ses vaisseaux.

Cette brusque détermination a soulevé contre l'amiral français des accusations auxquelles l'entrée de *la Régénérée*, frégate française, dans le port d'Alexandrie, au moment où Ganteaume effectuait son retour sur la rade de Toulon, n'offre qu'une base spécieuse.

Cette frégate n'appartenait point, comme l'avance M. Bignon, à l'expédition de Brest, mais faisait bien partie de la division qui, à la même époque, quitta Rochefort sous les ordres du capitaine Saulnier.

La nouvelle du résultat fatal de cette dernière expédition parvint à Bonaparte le jour même où il reçut avis de la rentrée de Ganteaume dans un port de France.

La frégate *l'Africaine*, commandée par le capitaine Saulnier, s'étant trouvée séparée par un coup de vent du reste du convoi, rencontra sur la côte d'Afrique la frégate anglaise *la Phébé*, et éprouva une catastrophe dont le courage indiscipliné de sa garnison fut la première, sinon l'unique cause.

Cette frégate portait six cents hommes de troupes de débarquement. Ces braves, s'imaginant, malgré les représentations et les ordres des officiers, que là où était le danger était le poste d'honneur, ne voulurent jamais consentir à abandonner le tillac.

L'encombrement du pont empêchant la manœuvre du bâtiment français, *la Phébé* parvint constamment à éviter l'abordage, et fit par ses bordées un ravage horrible dans la masse pressée des Français. Tous les chefs avaient succombé dans cette lutte de destruction, lorsque les restes de l'équipage furent forcés de rendre leur frégate prête à couler bas.

La hardiesse et l'habileté que l'amiral Ganteaume avait déployées dans sa navigation ne put compenser l'absence de résultats dans la pensée du premier consul; tout son orgueil national se soulevait contre l'impuissance où les forces anglaises avaient abattu la république sur cette mer Méditerranée, qui lui avait toujours semblé devoir devenir un lac français. La consolidation de notre conquête orientale était à ses yeux une question d'honneur.

L'Egypte était menacée, il fallait donc la défendre. Nos soldats, abandonnés sur ces bords de sables, tournaient leurs regards vers la France, il fallait les secourir; qu'importaient, au milieu de tous ces hauts intérêts en crise, la capture de quelques bâtimens? Les dépêches que l'aide-de-camp *Gérard Lacuée* vint apporter à Ganteaume lui enjoignaient de remettre à la voile sur-le-champ.

Le hasard vint une seconde fois favoriser la sortie de l'escadre française.

Le roi des Deux-Siciles ayant refusé de se soumettre au système continental, dont Bonaparte commençait à jeter les bases, *Murat* avait fait marcher sur Naples une armée d'invasion. L'Angleterre dut s'empresser d'appuyer le dévoûment de son royal allié. Une note du cabinet de Saint-James ordonna à l'amiral Warren de porter sa division sur la côte méridionale d'Italie, pour s'y mettre à la disposition de Ferdinand IV. L'amiral anglais fut forcé d'obéir.

A son arrivée sur la rade de Naples, S. M. sicilienne venait de signer la paix que lui avait dic-

Digitized by Google

tée la république française. Warren n'eut donc qu'à regagner sa première position. Il ne fit que paraître, le 25 mars, sur la rade de Toulon, que Ganteaume avait quittée dès le 20; il remit aussitôt le cap au S.-E., ne doutant point, d'après les premières manœuvres des vaisseaux français, que cette escadre n'eût cinglé vers l'Egypte.

Cependant Ganteaume, après avoir serré les côtes de la Sicile, de la Morée et de l'Anatolie, gouvernait pour exécuter les nouvelles instructions qu'il avait reçues de son gouvernement. Ce n'était point seulement aux côtes d'Egypte qu'il devait attérir; ses notes lui ordonnaient, dans le cas où ces points offriraient une ligne de force impossible à franchir ou à rompre, d'aborder la plage d'Afrique entre Tripoli et le cap Rozat, et d'y débarquer ses troupes avec assez d'approvisionnemens pour qu'elles pussent gagner la frontière d'Egypte.

Ganteaume sonda d'abord les eaux qui lui eussent permis de communiquer directement avec nos soldats. Rien n'était changé dans ces parages : c'était partout des forêts de mâts ennemis. Il se dirigea donc vers la rive du désert de Barca; mais ayant eu connaissance que la division de Warren le cherchait dans ces syrtes, il se vit forcé de regagner une seconde fois les ports de France.

La volonté du premier consul, que ne pouvait fléchir aucun obstacle, ne renonça pas, quels qu'en fussent les dangers, à faire parvenir cette escadre à sa destination.

L'amiral fut envoyé momentanément sous les murs de Porto-Ferrajo, assiégé alors par les Français, et dont la présence de ses forces pouvait hâter la reddition, pour y attendre de nouveaux ordres.

L'escadre française avait besoin de quelques jours de repos. Cette masse de troupes, entassées dans les entre-ponts avec les matelots, n'avait point permis de prendre tous les soins hygiéniques qui assurent aux équipages, dans les aménagemens resserrés de la vie maritime, un état sanitaire favorable et permanent.

Les circonstances empêchèrent de prendre les mesures dont ne tarda point à éclater l'urgence.

La flotte n'avait point mouillé deux jours dans ces parages, qu'il lui fallut aller joindre trois frégates qui, prises dans les ports italiens par le général *Soult*, attendaient la division sur la rade de Brindizi.

Cette traversée fut rude et pénible; un temps dur, brise violente, mer âpre, développèrent d'abord parmi les soldats des maladies dont l'encombrement des hommes avait fait naître les germes; beaucoup de matelots eux-mêmes, jeunes hommes jetés par la conscription dans les cadres maritimes, furent atteints par ces affections, qui finirent par prendre un caractère alarmant et contagieux.

Les ravages de cette espèce d'épidémie furent si rapides, que l'amiral Ganteaume se vit contraint de renvoyer de Livourne à Toulon les trois vaisseaux *le Formidable*, *l'Indomptable* et *le Desaix*, ainsi que la frégate *la Créole*, faute d'équipages pour les monter et les gouverner.

La flotte, ainsi réduite, débouqua de la mer Adriatique le 25 mai, et prit, le 8 juin, connaissance de la terre d'Egypte.

Les trois flottes anglaises, tour à tour à l'ancre ou en croisière, éclairaient de leurs bordées tous les points de cette mer.

Ganteaume, sans chercher à toucher les ports que bloquaient des forces aussi démesurément supérieures aux siennes, se dirigea sur la rive occidentale, pour chercher un lieu favorable au débarquement.

Après avoir suivi quelque temps le rivage brûlé des contrées barbaresques, les vaisseaux français se trouvant, par une matinée sereine, une belle mer, une jolie brise, à la hauteur de Bengazi, reçurent le signal de jeter l'ancre.

La grève, basse et unie, offrait un débarcadère naturel sur ce point. Les préparatifs de mise à terre se firent au milieu d'un enthousiasme universel. Les soldats qu'on allait déposer sur cette plage ingrate, plage sans fruits, sans verdure, sans eau, sables brûlants dont les sillons roulent sous le vent comme les lames d'une mer, oubliaient les fatigues auxquelles ce pénible et dangereux voyage allait les exposer, pour ne songer qu'à leurs frères d'armes qu'enfin ils allaient revoir et secourir.

Mais le rivage et les mornes s'étant couverts d'Arabes armés à la vue des vaisseaux, et les vigies ayant signalé une division anglaise, Ganteaume fut encore obligé de renoncer à son entreprise. Ses signaux transmirent aussitôt l'ordre de couper les câbles et de mettre à la voile.

L'amiral Keith, à qui la supériorité de ses forces donnait l'assurance d'une victoire, fit le signal lui-même de forcer la marche pour joindre l'ennemi; mais, l'ayant perdu de vue après une longue chasse, il fit gouverner pour reprendre sa station, emmenant les deux *transports* que la pesanteur de leur marche avait fait tomber en son pouvoir.

La corvette *l'Héliopolis*, que Ganteaume avait expédiée en éclaireur, avait profité de l'évolution des vaisseaux anglais pour se jeter dans le port d'Alexandrie.

C'est avec injustice qu'un des hommes les plus distingués qui ont écrit l'histoire de nos dernières guerres, M. Bignon, s'appuie sur ce fait pour attaquer la conduite prudente de Ganteaume. L'auteur de l'*Histoire diplomatique* oublie que ce fut la chasse où l'escadre française entraîna la flotte de lord Keith, qui ouvrit le port d'Alexandrie à

Digitized by Google

2
239

Fortier sculp

Alger

1 Pte Page 264

Paris. Imprimé par Chardon Jne & Fils, r. Racine

Digitized by Google

l'Héliopolis, et que par conséquent Ganteaume ne pouvait causer cette diversion et en profiter à la fois.

L'amiral français, dans le mouvement rétrograde qui le reportait vers le golfe de Lyon, se dédommagea de l'insuccès de ses tentatives par les prises qu'il fit à l'ennemi.

Ce fut d'abord une corvette expédiée d'Angleterre, avec des dépêches pour lord Keith, qui tomba dans la division française. Le 23, un vaisseau de guerre ayant été signalé, deux de nos vaisseaux mirent aussitôt dessus. Ce navire était *le Swiftshure*.

L'anglais n'eut pas plutôt reconnu les couleurs françaises, que, laissant arriver et déployant toute toile, il s'efforça vainement d'échapper aux deux chasseurs; gagné par ces bâtimens, il fut contraint de donner le travers et d'accepter le combat.

L'engagement fut long et rude; le commodore *Hallowel* se défendit avec une intrépidité pour laquelle les officiers vainqueurs lui témoignèrent leur admiration et leur estime. Son vaisseau, démâté, criblé de boulets, ouvert de tous côtés, allait couler bas lorsqu'il le remit aux commandans français.

L'amiral Ganteaume fit réparer cette prise avec une ardeur d'exécution dont l'imminence du danger auquel se trouvait, dans cette mer, exposée l'escadre précipita la rapidité. Six jours après cette rencontre, la flotte donnait dans la rade de Toulon, où ne devait pas tarder à parvenir la capitulation de l'armée d'Egypte.

Quelque peu féconde que cette triple expédition ait été pour la France, l'histoire ne saurait refuser ses éloges aux ressources d'adresse et d'audace qu'y déploya l'amiral français; tous les écrivains conviendront qu'il fallait autant de dévoûment pour s'aventurer sans cesse sur des mers dont le pavillon aux trois croix (1) semait tous les horizons, que d'expérience nautique et d'habileté pour glisser aussi long-temps à travers ces croisières nombreuses, les inquiétant sur tous les points, troublant toutes leurs stations, refusant le combat aux flottes, et capturant les vaisseaux isolés. Si l'amiral Ganteaume ne parvint point à exécuter le but spécial de sa mission, c'est que ses instructions étaient irréalisables.

La reddition de l'Egypte mit fin aux tentatives désespérées que Bonaparte ne pouvait cesser de faire pour en secourir l'armée.

Ainsi s'accomplit la dernière conséquence de la catastrophe d'Aboukir. Ainsi la France, dans sa toute-puissance continentale, s'appuyant d'un côté sur la république batave, sa sœur du nord, de l'autre sur les républiques helvétiques et cisalpines, ses sœurs de l'est et du midi, au moment même où elle imposait, pour la seconde fois, la paix à ces vieilles monarchies d'Europe qu'avait fait craquer son bras, voyait pâlir et s'effacer dans la fumée du canon anglais l'aurore de civilisation que nos savans, nos administrateurs et nos soldats avaient fait lever sur le sol de l'antique Egypte.

C'est que, sans forces maritimes, toute puissance est nécessairement incomplète, toute domination forcément bornée. Bonaparte le sentit si vivement alors, que ce fut vers l'empire de la mer que se porta presque exclusivement sa pensée : rassembler en un faisceau les débris des marines diverses sur lesquelles s'étendait l'influence française, prendre au corps et frapper au cœur l'Angleterre, cette constante et infatigable ennemie de la France, tel fut le double but de sa politique tant qu'il n'en fut point arraché par la force des événemens.

FULGENCE GIRARD.

(1) Les pavillons de l'Angleterre, de l'Ecosse et de l'Irlande portaient originairement chacun une croix, qui ne différait que par la couleur. Lorsque ces trois royaumes se réunirent successivement en un seul, le yacht national fut formé par la superposition de ces trois croix.

Alger.

Al-Gézâyr, dont par consonnance nous avons fait Alger, est bâtie à l'extrémité occidentale d'une grande baie, où le fond plat et de sable dur offre un mouillage d'excellente tenue.

La ville s'élève en amphithéâtre et couvre le versant oriental d'un des mornes du Sahel, chaîne de collines qui borde la mer et la sépare de la plaine de la Mitydjah.

Plusieurs auteurs ont prétendu qu'Alger n'était autre que l'ancienne Julia Cesarea, centre de la puissance romaine, ville où siégeaient les consuls et où se faisait tout le commerce de l'intérieur. Mais les ruines de temples, de cirques, de bassins, de jetées et de ports, trouvées à Sherchell, à quinze lieues ouest d'Alger, ne laissent aucun doute sur la véritable position de Julia Cesarea; tandis qu'Alger ne pouvait être, à cette époque, d'aucune importance, puisque son port, qui seul a fait depuis sa force et sa richesse, n'existait pas.

On ne commence à trouver dans l'histoire quelques notions sur Alger qu'après l'époque où cette côte devint le refuge des Mores, chassés de l'Andalousie. Chaque point du nord de l'Afrique fut alors un nid de pirates intrépides, qui harcelèrent sans cesse le littoral espagnol leur ancienne patrie.

Ferdinand le Catholique s'empara d'abord de

Digitized by Google

Mers-el-Kebir, refuge le plus prochain et le plus inquiétant de ses infatigables ennemis; et le vieux Ximénès, poursuivant son œuvre implacable de fanatisme religieux, vint bientôt, à quatre-vingt-quatre ans, attaquer en personne et à ses frais les infidèles jusque dans les murs d'Oran qu'il enleva d'assaut au nom du Dieu clément et miséricordieux.

Arzew, Bougie et plusieurs autres ports se soumirent successivement aux Espagnols, qui bâtirent un fort sur l'îlot situé en face d'Alger, pour en dominer la position; mais les populations belliqueuses de cette côte secouèrent bientôt un joug qui les fatiguait, et elles prirent pour chef un homme déjà fameux par ses exploits, le pirate Kayr-Eddin. Celui-ci voyant, que, malgré sa valeur et sa fermeté, le pouvoir était près de lui échapper, résolut d'asseoir plus solidement son autorité; et dans ce but, il offrit au sultan Sélim Ier un acte formel de soumission, en échange duquel il obtint le titre de dey d'Alger, un secours de deux mille janissaires, de l'artillerie, de l'argent, et l'appui moral de la Sublime Porte. Soutenu par de tels auxiliaires, Kayr-Eddin consolida rapidement sa puissance; il soumit à ses armes les populations environnantes, et c'est alors, en 1522, que, sentant la nécessité d'avoir un abri pour ses navires, il attaqua résolûment les Espagnols, les chassa de leur fort et construisit la darse d'Alger en fondant la jetée qui joint au continent, l'îlot où sont bâties les fameuses batteries casematées devant lesquelles l'Europe resta si longtemps en échec.

Les tentatives que l'on fit à diverses époques contre Alger ne furent en effet ni heureuses ni encourageantes.

En 1541, l'Espagne attaqua vainement pour la troisième fois la puissance naissante de Khayr-ed-Din, et Charles-Quint, qui commandait en personne, vit son armée détruite et sa flotte dispersée.— Duquesne en 1682, Tourville en 1688, bombardèrent la ville et obtinrent des traités qui ne furent jamais exécutés. — En 1770, les Danois tentèrent un bombardement qui n'eut pas de résultat. — En 1775, l'Espagne vint chercher devant Alger un nouveau désastre qui ne fut pas réparé par les expéditions stériles de 1783 et 1784. — En 1795, les États-Unis eux-mêmes, voulant donner quelques garanties de sécurité à leur commerce dans la Méditerranée, signèrent un traité par lequel leur pavillon devait être respecté, moyennant un tribut annuel qu'ils payèrent jusqu'en 1814, époque à laquelle ce traité fut rompu après les démonstrations vigoureuses du commodore Décatur.

En 1801, Nelson vint à la tête d'une flotte demander réparation d'une insulte faite à l'Angleterre dans la personne de deux de ses consuls chassés ignominieusement pour leur insolence et leurs intrigues, et Nelson lui-même dut céder devant l'inflexibilité du dey Mostapha.

La France, l'Espagne, la Hollande et l'Angleterre ont fait enfin successivement contre Alger des expéditions, dont les résultats furent toujours nuls ou désastreux.

Cette poignée de pirates et de renégats, à laquelle toute l'Europe paya tribut pendant plusieurs siècles, ne reconnut parmi toutes les puissances qu'une seule puissance, ce fut celle de Napoléon. Sous son règne, en effet, non-seulement le pavillon de la France, mais aussi ceux de ses alliés ont été respectés, parce que telle était la volonté du conquérant de l'Égypte et de l'Italie, dont les ordres furent religieusement exécutés.

Alger prit, à ce qu'il paraît, une ample revanche sur les puissances que ne protégeait pas ou que ne protégea plus le sceptre de Napoléon; car au grand règlement de compte qui eut lieu en Europe à la chute de l'empire, le congrès de Vienne, en faisant à l'Angleterre la part du lion, la chargea, comme la plus puissante, sans doute, d'obtenir des États barbaresques l'abolition de l'esclavage des chrétiens. — Lord Exmouth fut désigné pour remplir cette difficile mission; mais on lui donna des instructions si étroites et si défectueuses qu'il revint avec des traités incomplets. Honteuse de sa faiblesse, l'Angleterre envoya de nouveau cet amiral en 1816 pour stipuler des conditions plus larges et plus précises, pour exiger, en un mot, la mise en liberté des captifs de toutes les nations, sans indemnité et l'abolition définitive de l'esclavage des blancs. C'est la seule expédition qui, avant 1830, ait été suivie d'un résultat sérieux, et encore lord Exmouth paya-t-il cher un succès qu'il ne dut qu'au hasard et aux heureuses chances d'un vent favorable, à défaut duquel la flotte anglaise eût été détruite.

Pour ne pas être soupçonnés de partialité, nous citerons l'historien anglais, le mieux connu pour n'en être pas exempt. Nous voulons parler de James qui ne manque jamais d'arranger ou de déranger les faits à la plus grande gloire de l'Angleterre.

Faute d'espace, nous ne discuterons pas à fond la loyauté des moyens employés par l'amiral anglais pour venir, sans être inquiété, mouiller son escadre sous les forts et jusque dans le port d'Alger. James prétend que des conditions furent posées au dey, avec la menace d'une attaque, si une réponse satisfaisante n'était donnée à heure fixe, et que cette heure étant arrivée sans réponse, l'escadre anglaise s'embossa. Il y a de fortes raisons de douter de la vérité de ces faits : et d'abord la déloyauté bien connue de nos *magnanimes alliés* envers les petits États permet de penser qu'ils se seront fait peu de scrupule de violer les lois de la guerre envers les

Digitized by Google

Algériens, s'ils l'ont jugé nécessaire. Secondement, il est supposable que si l'escadre anglaise n'avait agi par surprise ou par ruse, les Algériens, fiers de tant de flottes détruites, de tant d'attaques repoussées, n'auraient pas laissé une escadre combinée forte de 2 vaisseaux de premier rang, de 4 de second, de 10 frégates, 4 bombardes, 6 corvettes ou bricks portant ensemble 514 canons. Il est, dis-je, supposable que des pirates aussi jaloux et aussi ombrageux que les Algériens n'auraient pas laissé de pareilles forces s'embosser sous leurs batteries de manière à en prendre une partie à revers; et enfin, le succès, ce grand et irrésistible redresseur de torts, n'a pas suffi dans cette circonstance pour justifier la conduite de lord Exmouth, sur laquelle, à cette occasion, il plane encore aujourd'hui les plus fâcheux soupçons de ruses indignes et déloyales.

Quoi qu'il en soit des moyens employés par les Anglais pour s'assurer l'avantage, toujours est-il qu'ils ne durent le succès qu'au hasard, et nous laissons à James lui-même le soin de l'établir par des faits. Voici donc textuellement, sauf abréviation, ce qu'il raconte :

« A deux heures vingt-cinq minutes de l'après-« midi, *la Reine-Charlotte* s'embossa à cinquante « mètres environ de la tête du môle, les Algé-« riens commencèrent le feu. . . . . .

« . . . . . .

« A dix heures du soir, les étages supérieurs des « batteries du môle étaient démantelés, le feu « des étages inférieurs *à peu près* éteint, *et les « munitions des assaillants réduites à une très-« petite quantité.* La Reine Charlotte *coupa ses « câbles et embossures*, et prit le large avec « une très-légère fraîcheur, qui *heureusement « pour les Anglais venait justement* de se lever de « terre. Le reste des bâtimens anglais, d'après « les ordres de l'amiral, commencèrent aussi à « *couper leurs amarres ;* mais *étant fort désem-« parés*, ils avançaient très-lentement, et les trois « vaisseaux, *le Léandre, le Superbe* et *l'Impre-« nable souffraient beaucoup du feu d'écharpe « d'un fort situé à l'angle supérieur de la ville.* « A deux heures du matin, tous les bâtimens « furent hors de portée de canon et mouillèrent « dans la baie. La flotte algérienne et les maga-« sins du môle étaient en feu. *La perte de la « flotte fut de 141 morts et 742 blessés.* »

Le lendemain 26 août furent signées les conventions suivantes, que les deux partis peuvent être supposés avoir été dans une égale impossibilité de refuser.

« La remise immédiate de douze cents esclaves « chrétiens avec l'engagement d'abolir à l'avenir « l'usage de faire des esclaves;

« La restitution de 382,500 dollars pour es-« claves rachetés par Naples et la Sicile ;

« La paix avec les Pays-Bas ;

« Le payement de 30,000 dollars au consul « anglais pour indemnité et des excuses publiques « faites devant les ministres et les officiers du « palais, dans les termes dits par le capitaine « Brisbow.

« Le 3 septembre, à minuit, lord Exmouth « quitta la rade d'Alger. »

Ces conditions sont, il faut en convenir, complètes et satisfaisantes, et le combat fut glorieux; mais James, avec l'orgueil étroit et jaloux qui distingue sa nation, se garde de faire aux Hollandais la part honorable qu'ils ont le droit de revendiquer dans ce succès.

L'historien anglais se borne à dire, au commencement de son récit, qu'à Gibraltar lord Exmouth rencontra cinq frégates et une corvette hollandaises, et que le commodore qui les commandait, dont je regrette d'avoir oublié le nom, sollicita l'honneur de se joindre à l'escadre anglaise pour attaquer Alger, cette expédition était, il est vrai, plus Européenne qu'Anglaise, mais la généreuse décision du commodore hollandais ne lui fait pas moins beaucoup d'honneur, malgré l'injuste silence de M. James. C'est encore une fois la fable des marrons du feu dont la Grande-Bretagne a eu si souvent la triste gloire d'apprendre la morale à l'univers. Quand on arrive en vue de terre, quand on aperçoit à peine les gros mornes du cap Caccines et les cimes neigeuses du petit Atlas, on ne tarde pas à distinguer la large tache blanche que forme la ville d'Alger avec ses maisons sans toit, entassées les unes sur les autres, et dont les murs et les terrasses sont soigneusement blanchis à la chaux. A cet éblouissant aspect qui surprend et fatigue le regard, on dirait une immense carrière de plâtre en exploitation, mais en approchant davantage, l'œil se repose bientôt à suivre tout le long de la mer la chaîne du Sahel avec ses charmantes maisons blanches coquettement assises dans des bouquets d'orangers. Ce long et étroit plateau, dont la pente rapide verse dans la mer, se compose de nombreux mamelons, séparés les uns des autres par des ravins profonds et tourmentés, au fond desquels la végétation se refugie pour chercher l'ombre et la fraîcheur. Dans la saison des grandes pluies, c'est-à-dire en janvier et février, ces ravins sont des torrents; dans le temps de la sécheresse, presque tous cachent au fond de leurs rochers, sous des touffes de lianes et de vignes sauvages, quelques sources d'eau pure où se rencontraient le soir les troupeaux et les voyageurs, mais que les exigences de l'agriculture auront bientôt enlevées au domaine public, pour les réserver exclusivement aux propriétés particulières. Ces sources, réunies avec une intelligence digne d'attention, entretenaient autrefois dans Alger, un nombre considérable de fontaines que le régime tout militaire de l'occupation à laissé perdre ou détériorer, mais qu'une

Digitized by Google

administration prévoyante aura bientôt rétablies.

Si on a le droit de reprocher aux autorités qui jusqu'à ce jour ont gouverné l'Algérie d'avoir négligé dans l'intérieur de la ville toutes les mesures d'hygiène et de propreté, il faut, d'un autre côté, rendre hommage à l'admirable système de routes, dont elles ont doté le pays. Jamais peut-être rien ne fut en ce genre mieux entendu et mieux exécuté, et le réseau qui couvre le Sahel aux environs d'Alger et qui doit même bientôt franchir l'Atlas par la coupure de la Chiffa est un monument de la puissance d'un grand peuple.

Pour celui qui débarque, Alger présente un aspect peu agréable, mais neuf et original. Des rues sales et étroites, sombres et tortueuses, serpentent entre des maisons sans caractère extérieur, qui n'ont d'autres ouvertures qu'une porte basse, toujours soigneusement fermée; pas d'édifices publics; point de places, point de constructions élégantes; voilà quel était, avant l'occupation, l'aspect de la ville d'Alger, où tout indiquait le règne du despotisme turc, et la présence des mœurs sévères des mahométans.

Chaque jour efface davantage ce cachet de l'Orient dont notre civilisation n'a pas accepté la plus légère empreinte; aussi une ligne profonde de démarcation s'est-elle aussitôt tracée entre les nouveaux et les anciens habitans, refoulés maintenant avec leurs habitudes de mystère et de repos dans les quartiers hauts de la ville, tandis que la partie qui avoisine la mer est bouleversée de fond en comble, pour ouvrir au mouvement du commerce et de l'industrie de larges voies de transports et de communications. Une grande et belle place, d'où l'on découvre le port et toute la baie, a été construite à grands frais, sur deux étages de magnifiques voûtes, destinées à devenir des caves et des greniers à blé. Une rue à trottoirs couverts traverse la ville dans toute sa longueur, tandis qu'une autre conduit de la place au port. Dans tous les bas quartiers enfin, s'ouvrent de riches magasins, s'élèvent de hautes et grandes maisons; mais il ne faut pas s'y tromper, ces constructions à l'européenne sont loin d'être aussi commodes que les maisons moresques, dont nous dédaignons le misérable aspect, sans réfléchir que tout en elles est consacré à la vie d'intérieur et sacrifié aux exigences d'un climat chaud. Beaucoup offrent d'ailleurs dans toute sa pureté le type de l'architecture moresque si légère et si gracieuse. Ces maisons n'ont jamais plus de deux étages, et leur toit forme une terrasse où les femmes montaient le soir pour prendre l'air; une galerie en ogives, soutenue quelquefois par d'élégantes colonnettes en marbre sculpté, se répète à chaque étage et fait le tour d'une cour intérieure toujours carrée ou rectangulaire, au centre de laquelle jaillit assez ordinairement un petit jet d'eau. Sur cette galerie, qui forme ainsi une sorte de corridor, s'ouvrent les appartements, si l'on peut appeler de ce nom de longs et étroits boyaux pavés et tapissés en faïence de couleur, et où, pour tout meuble, on trouve quelques nattes de Tunis et de boiteux escabeaux. Depuis que nous occupons Alger, le luxe et le confortable de notre Europe s'adaptant à ces étranges, mais gracieuses constructions, ont transformé beaucoup d'entre elles en habitations charmantes, pleines de silence et de fraîcheur; et il est à regretter que nos entrepreneurs ne sachent pas en apprécier tous les avantages.

La population d'Alger est maintenant plus que jamais ce qu'elle a toujours été, un mélange bizarre de toutes les nations. Elle se composait principalement autrefois de Turcs, de Juifs, et de Mores, race qui est un reste plus ou moins pur des anciens Mores chassés d'Espagne vers 1600. Les Turcs représentaient le pouvoir, l'administration, les emplois publics; les Juifs, le commerce, les Mores, l'agriculture et l'industrie. Les Beskerys, et les Mosabys, tribus des confins du désert, peuples sérieux, rangés et de mœurs douces, composaient de plus, dans chaque ville, des corporations auxquelles étaient abandonnés, moyennant impôt, tous les menus métiers; ils étaient baigneurs, boulangers, porte-faix, etc. Ces corporations existent encore aujourd'hui, mais sans priviléges, et l'administration a toujours eu à se louer de la loyauté de leurs chefs. Les Qoul-Ouglhys, dont le nom veut dire littéralement enfant de soldat, étaient les bâtards des Turcs, et, à ce titre, ils jouissaient de quelques avantages qui leur permettaient de rester neutres et fainéants entre les maîtres et les opprimés.

Le vide que le départ des Turcs dépossédés de leur pouvoir et des Mores ruinés dans leur industrie, laissa dans les villes après 1830, a été comblé aussitôt par une certaine classe d'Européens qui vient chercher autour de notre armée du travail et de la protection. A Oran les Espagnols, à Alger les Mahonais, à Bone les Maltais, ont remplacé les Mores dans la petite agriculture, et partout notre activité et notre industrie déplacent les indigènes, qui, pour vivre, se trouvent forcés de fuir ou de nous imiter.

La mesure qui renvoya les Turcs aussitôt après notre prise de possession, fut des plus maladroites, en ce qu'elle nous priva d'un moyen sûr et facile de dominer le pays; aussi, eut-on bientôt à s'en repentir, lorsqu'on vit s'affranchir les unes après les autres ces populations sans corps et sans lieu que l'on nomme tribus, élémens si nombreux et si divers, qu'il serait trop long de les énumérer ici. Toutes ces populations sont généralement comprises dans les termes communs de Kabiles, d'Arabes et de Bédouins. Toutes, du moins, ont la même simplicité de mœurs, le

même caractère sobre et guerrier, la même indépendance sauvage. Jamais elles n'ont accepté un maître que pour en combattre un autre, et c'est ce qui explique la puissance qu'Abd el-Kader a exercée jusqu'à ce jour, sans cependant arriver à la réalisation de l'œuvre impossible qu'il s'était proposée : la reconstitution de la nationalité arabe dissoute depuis si longtemps. En dehors de son ambition personnelle, cet homme avait eu une de ces grandes conceptions qui font les héros ; et, si malgré sa force et son habileté, il n'a pas réussi, on n'en doit pas moins reconnaître qu'il a fait tout ce qu'il pouvait faire, c'est un esprit de haute portée, sans cruauté, sans fanatisme, il n'a de barbare que son origine. Il avait très-bien compris que son premier intérêt était de se poser d'une manière ou d'une autre comme une puissance vis-à-vis de la France, et, dans ce but, il s'empressa de traiter avec nous dès que nous lui en donnâmes l'occasion ; à partir de ce moment il grandit de toute notre puissance : de chef obscur de tribus, de brigand de l'Atlas, il devint tout à coup prince et sultan. Le traité de la Tafna fut donc l'acte le plus impolitique qu'on pût faire, et malgré tous les malheurs qui ont été la suite de sa rupture, nous devons la considérer comme un grand bonheur pour l'établissement de notre domination. En ne sacrifiant pas tout au maintien de la paix telle que nous l'avions signée, Abd-el-Kader commit à son tour une faute grossière, irréparable, de laquelle il ne se relèvera jamais. La guerre ne peut en effet finir dorénavant que par une soumission complète et absolue. Abd-el-Kader devait le sentir, et cependant jusqu'à ce jour il ne s'était pas découragé. S'il était bien convaincu de la supériorité de notre armée, il appréciait aussi combien les sacrifices qu'elle nous coûte sont énormes, et il espérait que la nation finirait par ne plus les consentir. En attendant, il cherchait à se grandir dans notre esprit, à nous donner de la confiance dans son caractère, et à se rapprocher de nous le plus possible en se dépouillant de ses coutumes barbares. Les prisonniers qu'il a faits dans ces derniers temps ont été parfaitement traités, leurs personnes ont été respectées ; et lorsque, parmi eux, il s'est trouvé un homme de quelque distinction, Abd-el-Kader a toujours su conquérir son estime, quelquefois son admiration. Les tribus mitoyennes, dont le territoire est sans cesse ravagé par la guerre, paraissaient-elles incertaines dans leur fidélité, il les châtiait avec ses bataillons réguliers qu'il ne compromettait jamais vis-à-vis de notre armée. Sa tactique a toujours été de ne jamais accepter la bataille, de ne jamais avoir d'engagemens sérieux, mais de nous harceler sans cesse, ennemi toujours présent et toujours insaisissable. Nos colonnes ont souvent fait 50 lieues sans rencontrer un ennemi, et à peine sont-elles rentrées dans leurs campemens, que la tribu dont elles viennent de brûler la moisson reparaît aussitôt pour paître et ensemencer de nouveau. Qu'on ôte à ces peuples l'islamisme et la poudre à canon, et on aura, dans toute leur pureté, les barbares errants et sauvages que le génie de Jugu-Tha rassemblait en légions pour les opposer aux légions romaines. Ces mœurs simples, patriarcales, on pourrait dire bibliques, ont traversé trente siècles de dominations diverses sans en subir la moindre altération. Le Bédouin d'aujourd'hui avec son cheval, son burnous et sa tente, est identiquement le même qu'il y a trois mille ans ! et ainsi se trouve accomplie avec une vérité singulière la parole du prophète à Agar, cette mère du premier enfant du désert :

Tu enfanteras un fils qui se nommera Ismaël ; son caractère sera dur et sauvage ; il lèvera la main sur tous ; tous lèveront la main sur lui, et il dressera sa tente à la vue de tous ses frères.

Malgré le peu d'espace qui nous reste, il nous semble difficile de terminer dans la *France Maritime* un article sur Alger, sans parler du port pour la construction duquel on vient d'adopter enfin, parmi les nombreux plans proposés, celui de M. Bernard, ingénieur en chef des ponts et chaussées. La meilleure, la plus importante partie de ce projet, celle qui en constitue les qualités *marines*, la direction de la jetée du large enfin est due, soit dit en passant, à M. l'amiral Lainée, qui en fit dresser le plan à l'époque où il était commandant de la marine en Algérie ; c'est, ce nous semble, un devoir de revendiquer pour la marine militaire l'initiative d'une pensée heureuse, qui lui appartient incontestablement et dont la modestie de son auteur laisse attribuer le mérite à ceux qui en ont déjà un bien grand, celui d'avoir su adopter pour base de leur travail les avantages d'un projet proposé avant le leur.

Quoi qu'il en soit de la priorité des idées sur le port d'Alger, le plan aujourd'hui adopté est le plus complet et le meilleur. Cinq années de travaux et une dépense de dix millions suffiront à son achèvement ; et notre colonie possédera alors un vaste et excellent port, où une escadre tout entière pourra prendre mouillage et trouver un abri sûr. Nous ne chercherons pas à faire ressortir tous les avantages qui résulteront pour notre marine et pour notre colonie, d'avoir un nouveau port militaire dans la Méditerranée, vis-à-vis Toulon, sur le chemin de Gibraltar en Orient, et sur cette côte d'Afrique, qui, chaque année, faute de ports, se couvre de cadavres et de débris.

C'est un titre de plus à l'intérêt de la France que les douloureux sacrifices que lui coûte sa conquête ; combien de morts illustres l'Afrique ne rappelle-t-elle pas au souvenir : et ce n'est pas toujours la marine qui paye la moindre part de ce glorieux tribut. — La mémoire d'un de nos plus dignes officiers réclame ici les quelques lignes qui nous restent à remplir : M. l'amiral

Digitized by Google

Fauré vient de mourir en octobre 1843, commandant de la marine à Alger.—Honnête homme, marin habile, esprit distingué, c'était un des officiers les plus complets que possédât la marine militaire qui connaissait, aimait et honorait son nom. — Homme simple, grave et modeste, il a rempli avec distinction et sans charlatanisme les différentes missions qui lui ont été confiées; et il est arrivé au grade élevé de contre-amiral sans intrigues, sans luttes, sans jalousies, non pas précédé d'une réputation *bruyante*, mais porté par l'estime de ses chefs, par l'affection de ses camarades, par le respect de ses inférieurs. — Que dire de plus, enfin? c'était un homme qui avait toujours, chose rare de notre temps, tout le mérite et toute la valeur de ses actions.

A. C.

Un choc en mer.

Le vent s'est élevé avec violence aux approches de la nuit; des nuages épais cachent le ciel, et ont dérobé aux yeux des marins les derniers rayons d'un soleil qui a disparu pâle sur un horizon morcelé, pour ainsi dire, par l'agitation des vagues lointaines qui s'élevaient comme des montagnes. Le navire reçoit cependant encore la brise par le travers, et continue sa route à petites voiles, malgré la mer qui embarque à bord, et occasionne des coups de roulis dont la mâture est ébranlée. L'obscurité augmente tellement à chaque minute, que bientôt les matelots, pour saisir les cargues du petit hunier, sont obligés de chercher à tâtons les manœuvres sur lesquelles leur a dit de se ranger le capitaine, dont la voix est emportée par le sifflement du vent et le mugissement des vagues. Les hommes placés aux deux bossoirs essaient en vain de distinguer, dans les ténèbres, les navires qui, courant à contre-bord, pourraient aborder le bâtiment : la lame qui vient se briser sur le bossoir du vent le couvre à chaque moment de ses flaques écumeuses. Un matelot posté en vigie sur la vergue de misaine tient aussi inutilement ses regards fixés sur l'espace, où ils se perdent avec inquiétude. Le capitaine crie de temps à autre, et dans les intervalles où il croit pouvoir se faire entendre : *Veille aux bossoirs!* Mais personne à bord ne peut rien apercevoir, rien découvrir même à la plus petite distance. Les heures s'écoulent dans cette pénible anxiété. Un fanal que l'on a essayé de suspendre dans la mâture s'est éteint, ballotté trop violemment par la force du vent et du roulis. Des cris se font entendre cependant sur l'avant : *Laisse arriver! laisse arriver!* répète avec force le capitaine, en se précipitant sur la barre, qu'il essaie de pousser au vent. C'est un navire qui, naviguant à contre-bord, vient se jeter avec un fracas effroyable sur le bâtiment, qu'il aborde par la joue! Le choc renverse tout à bord; la mâture tombe; l'avant du navire abordé est défoncé. Les lames s'élèvent en mugissant et submergent l'avant, qui reste englouti et qui s'apique dans la mer, en même temps que l'arrière-flotte plus élevé sur les vagues qui le heurtent. En vain les plus intrépides saisissent des haches pour couper les parties du gréement qui se sont engagées dans l'abordage : tous les efforts sont inutiles, on court dans l'obscurité, les cris des deux équipages se confondent et se perdent au sein du tumulte horrible des vagues qui rugissent et des vents qui sifflent en enlevant les voiles qui claquent sur leurs vergues brisées. La mort s'offre de toutes parts aux matelots : le navire coule; ils sautent à bord du bâtiment qui flotte encore et qui menace de s'engloutir, en se heurtant sur la carcasse du navire qui a déjà disparu sous les vagues. Le bâtiment abordeur surnage encore cependant sans mâture : il est jeté au large; on saute aux pompes, que tous les efforts des deux équipages ne peuvent franchir; et c'est dans cette position, plus cruelle peut-être cent fois qu'une mort prompte, qu'il faut attendre le jour. Heureux encore si, en apercevant ses premiers rayons, les misérables marins ne sont pas réduits à disputer leur vie à la tempête, en s'abandonnant aux flots dans une frêle chaloupe, où ils ne réussissent trop souvent qu'à prolonger leurs angoisses et leur agonie.

La Martinique.

Colonie admirable par la richesse et la variété de sa végétation, par la fécondité du sol, par l'étendue et la sûreté de ses ports; digne aussi du plus haut intérêt comme lieu de centralisation des forces militaires de la France dans l'archipel des Antilles. Quel magnifique spectacle présente cette île! quelle profusion de sites ravissans lorsque par un beau soleil levant le navire, à son arrivée de France, mollement poussé par la brise alisée, contourne ces immenses ravins dont l'aspect sauvage rend plus séduisante encore la vue des coteaux tapissés de verdure aux teintes diverses, mais éclatantes et fraîches comme dans un éternel printemps! La roche Caravelle s'enfuit à l'horizon. Voici la Basse-

Digitized by Google

Fort Martinique

Digitized by Google

Pointe aux riches cultures; puis le bourg du Prêcheur. Encore quelques instans et la dernière pointe est doublée, et le vaisseau, traversant majestueusement, en plusieurs bordées, la belle rade de Saint-Pierre va se placer à son rang près du rivage au pied d'énormes montagnes presque taillées à pic.

Saint-Pierre est la ville commerçante de la colonie, le centre des affaires, le lieu d'arrivée et de départ de presque toutes les denrées d'importation et d'exportation. Cette cité, on le doit dire bien haut parce que cela reflète sur l'importance de l'île, est aussi l'entrepôt du commerce interlope qui fait écouler dans l'archipel Colombien les produits de l'industrie et de l'agriculture française. La beauté des maisons, l'activité, le luxe, le confortable qu'on y trouve encore, attestent qu'elle rivalisait naguère de splendeur avec les premières villes commerçantes de la France. Que les idées reviennent au vrai. Que l'on considère nos colonies comme aussi nécessaires au développement de notre industrie que nos ports métropolitains; aussi indispensables que nos places frontières à notre puissance, à la défense de l'honneur national et du pavillon, et la ville de Saint-Pierre, ainsi que son infortunée sœur des Antilles, la Pointe-à-Pître, recouvreront promptement cette richesse et cette magnificence qui excitaient notre admiration et la jalousie de nos rivaux.

La rade de Saint-Pierre peut contenir un nombre immense de navires. Malheureusement elle est ouverte aux vents d'ouest et de sud-ouest; le fond, généralement sablonneux, n'offre pas partout assez de prise aux ancres et les raz de marée y causaient des sinistres. Dans le but de les prévenir en facilitant les appareillages et permettant de fixer des amarres, M. le vice-amiral Arnoux, en 1841, commandant la station navale, a fait placer plusieurs corps-morts dont l'utilité est vivement appréciée. Deux divisions principales se remarquent dans la ville : la partie basse, nommée *le Mouillage*, et la partie haute dite du *Fort*. Dans la première se concentrent presque exclusivement les maisons et magasins de commerce; la seconde, où se trouve l'hôtel du gouvernement, celui des bureaux de la marine, de la douane et du trésor, les casernes, etc., est traversée par une rivière qui devient torrentueuse parfois pendant l'hivernage. Un courant d'eau très-fort et continu entretient dans les rues la fraîcheur et la propreté. 19,000 âmes (blancs et hommes de couleur, libres et esclaves compris) forment la population. En suivant pendant vingt minutes un chemin dont les contours serpentent au pied du morne qui domine la ville, on arrive au jardin des plantes, admirable produit de la nature et de l'art qui ont eu peu d'efforts à faire pour cette ravissante et utile création. Des arbres énormes enlacés de lianes aux feuillages variés et aux fleurs de mille couleurs; des herbes gigantesques aux larges palmes feuillées, des cascades multipliées, et les parfums, et les oiseaux aux reflets métalliques si étincelans, et le soir des myriades d'insectes phosphorescens qui se jouent dans les massifs de verdure, tout dit aux yeux éblouis, à l'âme vivement impressionnée, que la nature s'est revêtue là de sa plus brillante parure. Mais ce n'est point seulement un but de promenade délicieuse qu'offre ce beau jardin. Il sert à acclimater des plantes destinées aux cultures locales; à préparer certaines autres au voyage de France pour aller figurer dignement dans les belles collections où la science a des représentans de toutes les contrées du globe.

De Saint-Pierre on se rend au Fort-Royal dans des pirogues tentées au fond desquelles, nonchalamment couché sur un matelas ou sur des nattes, on jouit délicieusement de la fraîcheur matinale, pendant que trois vigoureux nègres rameurs font glisser l'esquif sur la surface unie de la mer. Dans ce trajet on longe les bourgs du Carbet, de la Case-Pilote, de Case-Navire, et après avoir doublé une langue de terre ou mieux de rochers, appelée *Pointe des Nègres*, et où se trouve un fort, on entre dans la rade de Fort-Royal qui par son immensité, sa sécurité, ses fortifications, tient le premier rang dans les Antilles. Des flottes nombreuses à la fin du siècle dernier y ont trouvé appui, refuge, ravitaillement, et point de départ pour de glorieux combats. Le bassin de carénage offre une disposition inappréciable, unique dans ces parages et bien enviée de nos voisins, pour tous les besoins de la navigation à la vapeur. Une chose capitale manquait cependant aux navires en rade de Fort-Royal; c'était l'eau potable, celle de la citerne du port suffisant à peine à la consommation des ouvriers à terre, et l'eau de la rivière étant trop limoneuse. Pendant son commandement à la Martinique, M. l'amiral gouverneur baron de Mackau ayant, en 1836, porté son attention sur ce point important pour la santé des équipages, et pour le prompt départ des navires obligés souvent d'aller faire leur eau à Saint-Pierre avant de prendre la haute mer, a utilisé au profit de la rade la prise d'eau qui alimente les fontaines de la ville, et fait établir une aiguade regardée avec raison comme un véritable bienfait. Le souvenir en est perpétué par le nom donné au réservoir-fontaine en pierre, d'où partent les conduits destinés à verser l'eau aux embarcations qui se présentent pour s'en approvisionner. L'entrée de la rade au sud est défendue par le fort l'Ilet-à-Ramiers, et le rocher du Diamant pourrait lui-même être fortifié.

En débarquant de la rade à Fort-Royal on se trouve sur une immense place, appelée Savane, comme toute plaine en Amérique, et garnie de rangées d'arbres toujours verts (manguiers, ta-

mariniers, sabliers), de manière à former une promenade d'autant plus délicieuse que la forte chaleur y est tempérée constamment par la brise du nord-est.

A un des angles de cette place se trouve un massif de rochers avancé de 640 mètres dans la mer. Sur cette pointe a été construit le fort Saint-Louis, parfaitement disposé pour défendre la rade et la ville. Les travaux intérieurs prouvent toute l'importance qu'on attachait à avoir, à la Martinique, un point capable de résister longtemps aux attaques de l'ennemi et de seconder les efforts de nos flottes. En 1840, lorsque les complications de la politique européenne rendirent imminente une guerre maritime, de nouveaux travaux furent ajoutés, entre autres, une caserne à l'épreuve de la bombe. Citernes immenses où est recueillie l'eau pluviale, casemates pour les approvisionnemens en cas de siége; poudrière, batteries sur toutes les faces, logemens pour 800 hommes, tout fait de ce lieu une forteresse remarquable.

La ville de Fort-Royal, siége du gouvernement de la colonie et de la cour royale, est loin de présenter l'aspect de richesses dont on retrouve des traces à Saint-Pierre. Bâtie sur un terrain d'alluvion et marécageux; habitée presque exclusivement par les employés des diverses administrations et par des commerçans de détail, elle a l'apparence d'une ville de troisième ordre en province; le chiffre moyen de sa population, de 1832 à 1840, s'est élevé à 10,896. Hélas! des ruines nombreuses s'y remarquent encore! La générosité de la France n'a pas suffi pour relever tous les édifices, pour réparer les effets du terrible tremblement de terre survenu en 1839, et dont le désastre de la Guadeloupe permet encore de parler. Quel épouvantable naufrage que celui d'une ville entière secouée par une tempête volcanique, et, comme un navire désemparé, brisée contre terre et n'y laissant que débris, cadavres et mourans! La journée s'annonçait belle, sereine, le 11 janvier 1839, quand à six heures du matin de fortes secousses effrayent la population; mais habituée de temps à autre à ces commotions souterraines, chaque oscillation lui semble la dernière. Tout à coup un long cri de désespoir et de détresse se mêle au fracas de l'écroulement des murailles. Le volcan, pareil au lutteur terrassé faisant effort pour se débarrasser du corps pesant qui le tient étouffé, avait soulevé tout le sol de la Martinique jusqu'aux cimes des montagnes, et les édifices abandonnant leurs fondemens entassaient les décombres sur de nombreuses victimes. Spectacle horrible que celui d'une population entière dans la désolation, d'agonisans implorant du secours, de blessés regrettant la mort qui les a épargnés; de parens cherchant à dégager leurs enfans, leurs proches qui les appellent à cris étouffés; d'amis secourant en vain leurs amis! hélas! Il semblait aux malheureux habitans de Fort-Royal, si terriblement frappés dans leurs familles et leurs fortunes que leur malheur ne pouvait être surpassé! Quatre années après, le 8 février 1843, à dix heures et demie du matin, un nouveau tremblement de terre vient les effrayer. On se précipite sur les places; un souvenir d'horreur est là tout présent, et l'âme de tous, abîmée de crainte, attend encore un bouleversement. Mais les secousses n'ont été qu'horizontales, les heures s'écoulent, rassurent sur l'état de la ville de Saint-Pierre et des autres points habités de la colonie. Toutefois la commotion a été si violente, qu'on attend avec anxiété des nouvelles des îles voisines et surtout de la Guadeloupe. Un bateau en arrive, et ces mots: La Pointe-à-Pître n'est plus..... retentissent au cœur des Martiniquais. Jamais élan de charité ne fut et ne sera plus électrique. Vivres de toutes sortes, vêtemens, toile et charpie pour les blessés, tout ce qui est supposé utile abonde et va être embarqué. Un premier produit de souscription accompagnera les dons en nature et les approvisionnemens envoyés en toute hâte par les soins empressés de l'administration. En quelques heures le 2e régiment d'infanterie de marine verse une offrande de 3,700 fr.; des médecins de la marine s'offrent et partent; des députations de citoyens dévoués vont porter les secours, les consolations, les sympathies, les pleurs de tous, et rapporter les détails du désastre. Il était immense et bien au-dessus de ce que la crainte et la pitié présentaient à l'imagination. L'incendie joignant son action dévorante au fléau parti des entrailles de la terre, avait de rue en rue poursuivi, brûlé, torturé les victimes échappées à l'écrasement, et emprisonnées sous les pierres, les charpentes, les meubles et les boiseries. Quelles scènes de désolations! que de dévouement parmi ceux, libres et esclaves, que la providence a sauvés! En 1843 comme en 1839 la France entière s'est émue et les dons ont abondé en rapport avec l'immensité des infortunes.—Un sourd-muet, un jour questionné par Napoléon, définissait la bienfaisance: sentiment des maux d'autrui, besoin de les soulager, exécution.—Ainsi caractérisée la bienfaisance est au cœur de tous les Français. Aussi quelle rivalité d'efforts dans le clergé, l'administration, la magistrature, l'armée, les populations urbaines et rurales pour rendre fructueux ce transport de charité qui s'est manifesté de toutes parts! Que de moyens ingénieux pour grossir les sommes! quêtes, concerts, bals, loteries, spectacles, aumône de tableaux faite par les artistes, etc., et puis cette vente grandiose par la forme, magnifique par les lots récoltés, gracieuse par l'exécution, que tout Paris a admirée, et où par l'impulsion, le vœu d'une reine au cœur plein de bonté compatissante, le luxe est

Digitized by Google

venu faire pardonner sa frivolité. La Martinique entière avait souffert en 1839 ; la Guadeloupe, en 1843, a vu les cités, les bourgs, les habitations couvertes de ruines. Les secours pécuniaires pourvoient aux premiers besoins, mais semblables au médicament, dont l'action héroïque arrête la vie prête à quitter son enveloppe, ils sont impuissans comme lui à nourrir et à fortifier les corps épuisés. La nourriture des colonies est le commerce extérieur; par lui seulement elles éviteront la mort. Mais elles vivront, car l'instinct national le commande, et ce n'est point pour être abandonnées ou conservées onéreusement, comme des rochers stériles, que l'on rebâtit à grands frais ces forteresses que l'envie haineuse des Anglais a démantelées en nous les restituant, tant ils craignent tout ce qui peut protéger notre puissance maritime.

Sur un morne élevé de 152 mètres au-dessus du niveau de la mer, et qui domine la ville de Fort-Royal au nord, se trouve le fort Bourbon dont on relève les murailles. Une redoute avancée protége cette forteresse vers l'intérieur de l'île. Casernes pour 800 hommes, casemates, citernes immenses, magasins, logemens d'officiers, chemins couverts, larges fossés, tout y est réuni pour soutenir et prolonger la défense. Un camp d'acclimatement pour les troupes, situé sur les hauteurs, au centre de l'île, et relié par de belles routes aux garnisons de Fort-Royal et de Saint Pierre, a le double avantage d'assurer la santé des militaires et les mouvemens stratégiques.

Après les deux villes vient le bourg de la Trinité, sur la côte orientale de l'île, ayant environ quatre mille habitans et un beau port, où des navires viennent prendre charge de sucre, café, bois de campêche, denrées dans lesquelles se résumera pour longtemps encore, sans doute, tout ce qui s'exportera de la colonie; car, malgré de puissans encouragemens, malgré sa végétation facile et sa bonne qualité, le tabac n'est que peu cultivé, et des essais persévérans pour élever les vers à soie, de manière à doter d'un riche produit nouveau l'industrie coloniale, n'ont eu jusqu'à ce jour aucun résultat utile. Le cacao est récolté en petite quantité, et le coton seulement pour la consommation locale.

Le bourg du Marin est le quatrième point important de la colonie, ayant, comme les trois autres, garnison, hôpital et population agglomérée. Situé tout à fait au sud, le sol qui l'entoure est moins accidenté et boisé que celui des autres parties de l'île; l'on y rencontre un grand nombre de magnifiques pétrifications.

Le Lamentin est un autre bourg assez considérable, au fond de la baie du Fort-Royal, à une lieue de cette ville. Son sol tout marécageux est extrêmement fertile et fournit une grande partie des légumes, racines, vivres de toutes sortes, que la troupe, les habitans, les équipages consomment au chef-lieu.

On trouve encore à la Martinique un assez grand nombre d'endroits habités en forme de bourgades, telles que Sainte-Marie, le Robert, avec une baie qui offre de bons mouillages aux vaisseaux et frégates, le François, le Vauclin, la Rivière-Salée, les anses d'Arlets, au café justement renommé, et le Gros-Morne dans le centre de l'île.

Presque toutes les plantes d'Europe viendraient à la Martinique par une culture bien entendue et sur les revers fertiles des mornes élevés, où l'on retrouve la température du climat de France. L'expérience l'a souvent démontré, et l'on doit adresser aux habitans le reproche de ne pas en tirer suffisamment parti, pour ajouter à la variété des légumes, racines et fruits naturels aux Antilles, un assez grand nombre des plus estimés dans la mère-patrie : ainsi la fraise, la framboise, les cerises, pommes, poires, pêches, etc., viendraient se joindre pour la consommation ordinaire ou pour le luxe des tables, à l'ananas, aux mangots, sapotilles, pommes-cannelles, figues-bananes, barbadines, oranges, chadeck, pommes de liane, goyaves, abricots et autres fruits très-bons et très-sains. L'artichaut, le salsifis, les choux-fleurs et choux-raves, etc., etc., pourraient augmenter la quantité déjà très-grande des légumes européens depuis longtemps naturalisés, et auxquels l'igname, la patate-douce, le chou-caraïbe, le chou-palmiste, la melongène, la pomme d'amour s'unissent pour varier l'alimentation. La farine de Manioc forme la base de la nourriture de la population de couleur qui ne peut se passer non plus de viande salée et surtout de morue sèche qui constitue une des branches considérables, et bien précieuse pour la métropole, du commerce d'importation. Le poisson frais abonde et est excellent; les volailles, la pintade, les pigeons sont communs. Le mouton y est très-bon; les bœufs ne s'élèvent pas, dans la colonie, en assez grand nombre pour subvenir aux besoins de l'agriculture et de la consommation : leur chair est peu succulente ; aussi il se fait une assez forte importation de bœufs de Porto-Rico où les pâturages et l'espèce bovine abondent. Les chevaux créoles sont estimés pour supporter les longues marches dans les mornes et pendant la forte chaleur. Malheureusement leur insuffisance en taille et en quantité oblige à s'approvisionner aux Etats-Unis de chevaux pour la remonte de la gendarmerie. Dans les forêts et au milieu de ces arbres gigantesques qui fournissent des bois précieux, tels que le balata, le Mahogany à la fibre plus belle que l'acajou, le *bignonia leucoxylon*, cèdre des Antilles, dont le bois vert ou jaune est vulgairement appelé ébène; dans ces forêts on ne trouve que très-peu d'espèces de quadrupèdes à l'état sauvage et

Digitized by Google

même devenues fort rares, le pécari, l'agouti. Parmi les oiseaux, la tourterelle, la perdrix, l'ortolan, le ramier, le diablotin se rencontrent le plus. Du reste, les variétés zoologiques sont très-bornées aux petites Antilles, comparativement au continent d'Amérique, et le nombre d'animaux nuisibles y est dans une proportion malheureusement considérable. Au premier rang la vipère trigonocéphale et le serpent jaune; puis le scorpion, la scolopendre mordante (ou mille-pieds), les maringouins et moustiques, la chique (*pulex penetrans*) et un acarus, insecte rouge des savanes ou prairies, tous animaux qui empêchent de jouir pleinement, là comme en Europe, des plaisirs de la campagne, des promenades dans les sentiers ombragés des bois; du repos sur l'herbe verte et fleurie au bord du courant d'eau qui se précipite du sommet des montagnes. Hélas! la riche population de végétaux a aussi ses malfaiteurs. Malheur à l'Européen qui, imprudemment emporté par la curiosité, l'attrait du fruit, la beauté de la fleur et du feuillage, veut goûter et jouir de tout dans ses premières promenades aux champs. Le mancenillier, le médicinier, l'arbre à soie, le sablier, la pomme-poison, le bois laiteux, la quadrille, etc., etc., la pomme épineuse et cinq ou six autres variétés de datura; une herbe aussi, à l'aspect modeste et inoffensif, le Brinvillier, sont redoutables par leur suc vénéneux. Cependant, animaux malfaisans et poisons végétaux n'empêchent point de jouir des richesses de la nature autour des habitations bien entretenues, dans les lieux cultivés, et là on peut sans danger poursuivre avec la sarbacane ces magnifiques colibris qui, légers et capricieux comme le papillon, voltigent de fleurs en fleurs, becquetant leurs corolles; s'enivrent du parfum des orangers, puis se perdent dans le feuillage, ou vont se cacher dans un nid grand comme une noix, formé des fils les plus fins, volés au cotonnier du voisinage, et prudemment tapissé de mousse à l'extérieur pour soustraire à tous regards la nichée, jusqu'au moment où, joyeuse, elle aussi s'élancera dans les bosquets embaumés.

De belles routes établissent partout de faciles communications, et, contournant les montagnes, laissent apercevoir les profondeurs des ravins, et, sur leurs versans, les magnifiques bouquets de bambous, les gigantesques fougères, les calebassiers et les fromagers, dont la végétation robuste étonne l'Européen. D'autres fois, du haut d'un morne, l'œil embrasse les caféiers au vert sombre, et les vastes champs de cannes à sucre, et, au milieu des touffes de palmiers, de cocotiers et de bananiers, les usines où s'exploitent les produits de cette terre si féconde. Oui, c'est une terre admirable que celle où tous les êtres vivent dans un printemps non interrompu; où le pauvre n'a jamais à endurer les horribles souffrances du froid et de la faim; où la prévoyance de la nature dispose si puissamment à la vie patriarcale. Eh! cependant, quelles mœurs horribles avaient ces premiers habitans de la Martinique et des Antilles, ces Caraïbes ou Caribes anthropophages, que Christophe Colomb y trouva quand il découvrit l'île, en novembre 1493! Dieu merci, la civilisation européenne ne s'est point souillée au contact de ces barbares qu'il a fallu combattre et expulser. Un seul héritage nous en est resté, c'est le mot Martinique, dérivé de Matinina, nom donné à l'île par les Caraïbes, comme l'assurèrent à Christophe Colomb les indigènes de Saint-Domingue qui étaient prisonniers sur son vaisseau. Vers 1635 seulement, époque où les Français établirent leur colonie, le mot Martinique fut adopté; car des auteurs, qui ont parlé de cette île au commencement du XVIIe siècle, la désignent encore indifféremment sous les noms de Matilina, Matinino, Martinique.

L'opinion des Buffon, Raynal, Fleurieu et autres savans sur l'origine des Antilles en général a dû être abandonnée. La Martinique, comme ses compagnes de l'Archipel, n'a point été détachée du continent par un mouvement de la mer d'orient en occident. L'étude géologique de ces îles a prouvé qu'elles sont toutes d'origine volcanique, à l'exception peut-être de Cuba et de Saint-Domingue (ou Haïti), dont les noyaux paraissent être granitiques. La plus vaste de ces productions de foyers sous-marins, ou petites Antilles, est la Martinique. Sa superficie est de cinquante-huit lieues carrées, et dix sept cents mètres mesurent ses hautes montagnes au-dessus du niveau de la mer. Vingt-huit rivières la sillonnent en tous sens. Six volcans principaux paraissent avoir formé l'île; ce sont ceux de la montagne Pelée, des Pitons du Carbet, des Roches carrées, de la montagne du Vauclin, du Marin et du morne la Plaine. Le volcan des Pitons du Carbet occupe le centre de l'île et paraît avoir été le plus considérable; le grand diamètre de sa sphère d'action a plus de trente mille mètres. Les vestiges de ces anciens volcans se retrouvent dans des laves d'espèces variées, les pierres-ponces et obsidiennes, les terrains porphyritiques, argileux et sablonneux où se voient encore les produits sous-marins, malgré la décomposition qu'ils ont subie sous l'influence des agens atmosphériques, des flots de l'océan, des eaux fluviales, des infiltrations des pluies, et de la transmutation constante observée là où les végétaux naissent, croissent et meurent. Les eaux thermales viennent apporter leur contingent de preuves à l'origine volcanique de la Martinique. Cette colonie en possède des sources nombreuses. Deux principales, l'une au Prêcheur, l'autre au pied des Pitons, sont exploitées utilement et rendent de grands services dans diverses maladies et convalescences. Rien de

Digitized by Google

plus majestueusement pittoresque et sauvage que le sentier qui mène aux eaux chaudes des Pitons. Dans aucun autre lieu on ne peut mieux admirer les crevasses immenses, les crêtes aiguës, l'aspect tourmenté du sol de la colonie. — Les secousses fréquentes de tremblement de terre ne démontrent que trop aussi pour la Martinique, comme pour tout l'archipel antillien, cette puissance ignée qui les a fait surgir au-dessus des flots. Mais l'influence de l'électricité et des courans magnétiques est-elle étrangère à ces phénomènes qui épouvantent les populations, et à la production de ces ras de marée qui bouleversent les rivages, de ces terribles ouragans dont les tempêtes les plus violentes en Europe ne peuvent donner une juste idée?

Qu'ils sont impénétrables, ces décrets de Dieu qui placent de si prodigieuses causes de destruction là où en même temps sont mises à profusion toutes les sources de la vie la plus active, la plus forte, la plus durable! Qu'elle est digne d'intérêt cette population que la colonisation a fixée à ce sol tremblant, auquel elle ne prend des richesses que pour donner la meilleure part à la France! l'opulation formée d'élémens divers, Européens, créoles, mulâtres, nègres libres ou esclaves, tous travaillent au même but, la prospérité d'une colonie nécessaire à la mère patrie; disposés tous à accueillir, comme autrefois, par des feux de joie, des transports d'allégresse et des fêtes, nos flottes victorieuses, et à témoigner la sympathie la plus empressée aux marins dont la fortune trahissait le courage. Tous sont prêts à défendre, au jour du danger, cette belle possession française, à suivre les nobles exemples donnés naguère par tant de braves, qui, non contens de repousser les invasions ennemies, se sont plus d'une fois élancés à la conquête des îles voisines.

J.-J.-A. Souty.

ORNITHOLOGIE MARITIME.

Le Plongeon.

Le plongeon est un oiseau de mer qui nage à la surface de l'eau, et qui disparaît dans les flots à l'instant même où part l'amorce du fusil qui le vise. Un moment après il relève la tête, et semble braver un autre coup et défier l'inconstance de l'onde sur laquelle ou dans laquelle il se joue. Un observateur disait que c'était moins un oiseau aquatique qu'un oiseau politique.

Le plongeon vole difficilement, et ne parcourt qu'un fort petit espace; mais il nage au mieux entre deux eaux. Dans les mauvais temps, il disparaît sous les ondes, et ne montre sa tête que lorsque l'orage est dissipé, et qu'il y a quelque chose à avaler à la surface plane.

Cet oiseau, dont les plumes sont enduites de la substance huileuse particulière aux bipèdes de son espèce, change, dit-on, annuellement de couleur. Celui qu'on a vu blanc une année, paraît noir l'année suivante. Mais il ne peut changer que d'une de ces couleurs à l'autre. C'est peut-être un malheur attaché à sa condition; mais tous les êtres ne peuvent pas prétendre à la commode mobilité des nuances du caméléon ou de la dorade.

C'est sur les hauts-fonds qu'on remarque le plus de plongeons, parce que là ils atteignent facilement le fond, si la mer est grosse, et sa surface tranquille, si elle est calme. Il y a toujours pour eux un beau côté dans leur position.

On a remarqué encore qu'ils nagent ordinairement le nez dans le vent : preuve incontestable qu'ils savent d'où le vent tourne. Est-ce calcul? est-ce prévision instinctive? Ce n'est pas sur les girouettes, qu'ils ne voient pas, qu'ils peuvent se diriger! Il est à croire que les plongeons sont connaisseurs en vent.

Selon toute probabilité, cet oiseau doit atteindre une extrême longévité : peu accessible, par l'épaisseur de sa peau et sa fourrure graisseuse, à toutes les impressions extérieures, doué de la faculté d'échapper, avec une vitesse comparable à la rapidité de l'éclair, à la balle qu'on lui destine, quelle cause accidentelle pourrait couper le fil de ses destinées? Les poissons? il les évite en volant; les oiseaux de proie? il les brave en plongeant. Il n'y a que les indigestions à craindre pour lui; mais il digère avec chaleur s'il avale avec gloutonnerie; peu estimé, il ne craint pas les piéges dont l'industrie du chasseur entoure nos gibiers marins les plus recherchés. Enfin, dans la condition animale du plongeon, je cherche en vain un côté malheureux : le ciel semble avoir fait pour eux ce qu'il refuse, hélas! à bien des animaux de mérite, à deux pieds et sans plumes.

Pourtant, parmi ceux-ci il y a bon nombre d'individus qui nagent entre deux eaux, se cachent pendant la tempête, et relèvent fièrement la tête dès que l'orage est dissipé. Les plongeons ont trouvé chez nous des imitateurs, l'histoire contemporaine est là pour le prouver. Qui peut donc venir dire aujourd'hui que la France ne cherche pas à être une puissance maritime? C'est dans la capitale, à Paris même qu'on rencontre le plus de gens cherchant à s'assimiler les mœurs des plongeons, le plus de navigateurs de cette espèce.

Incendie du Kent.

Ce fut le 19 février 1825, par un vent frais du sud-est et une belle matinée d'hiver, que *le Kent*, navire de la compagnie des Indes, passa en vue des créneaux de Sandow et de Walmer, dans les Dunes. Vingt officiers et trois cent quarante-quatre hommes du 51e régiment, soixante-six enfans, quarante-trois femmes, vingt passagers et cent quarante-huit marins, encombraient son bord. Mais ce magnifique bâtiment, du port de treize cent cinquante tonneaux, bondissant fièrement sous l'éperon de la manœuvre et au commandement de Henri Cobb, s'avançait, toutes voiles dehors, dans la Manche, et glissait avec majesté vers l'Atlantique. Ce premier élan ne s'arrêta que dans le golfe de Biscaye, où le mauvais temps, ordinaire à ces parages dans l'équinoxe, surprit et fatigua *le Kent* de manière à le forcer de mettre à la cape huit jours après son départ. La tempête se montra même si furieuse, que les grandes voiles furent carguées, ainsi que les vergues de perroquet. On ferma les fausses fenêtres de poupe; on tendit un cordage sur le pont, et les soldats de quart y furent attachés. Le 2 mars, à midi, les chaînes de haubans plongeaient déjà de plusieurs pieds dans la mer.

A ce moment du danger, et par un très-fort roulis, il arriva qu'un officier, accompagné de deux matelots, descendit à fond de cale, une lampe de sûreté à la main, pour faire sa ronde. La lampe brûlait mal. S'étant aperçu qu'une des barriques d'eau-de-vie était dérangée, il ordonna aux marins de chercher des coins pour la caler; mais, pendant leur absence, le vaisseau ayant éprouvé une violente secousse, l'officier de quart laissa malheureusement échapper sa lampe, et, dans son empressement à la ramasser, lâcha la barrique. Cette pièce s'effondra; la liqueur baigna la mèche de la lampe, et les flammes s'allumèrent.....

D'abord l'événement n'alarma personne. Malgré les légers tourbillons qui sortaient de l'écoutille, M. Spence, le lieutenant de quart, le capitaine Cobb et les autres officiers donnèrent avec tranquillité leurs instructions à l'équipage pour qu'on éteignît promptement l'incendie. Les marins et la troupe y travaillèrent sans relâche; on joua des pompes; on inonda l'entrepont; on y jeta des voiles mouillées et des hamacs; tout cela fut inutile. L'eau semblait alimenter l'ardeur des flammes; les voiles et les hamacs brûlaient malgré leur humidité. Les barriques défoncées remplirent bientôt la cale d'un feu liquide; aux vapeurs bleuâtres de l'eau-de-vie succédèrent des torrens d'une fumée épaisse et noire qui se fit jour sous les pieds mêmes des travailleurs épouvantés; les quatre écoutilles devinrent les quatre bouches de cette fournaise, et d'un bout à l'autre du vaisseau la fatale nouvelle serra tous les cœurs. Une voix sinistre s'écria : « Le feu aux câbles! » Ce fut le coup de grâce. Une forte odeur de goudron qui se répandit sur le pont du navire signala la dernière crise du danger. Il ne restait plus aucune espérance.

Dans cette terrible extrémité, le capitaine Cobb n'hésita pas un seul instant à pratiquer des voies d'eau, à déblayer les écoutilles et à ouvrir les sabords de la batterie basse, afin de mettre le feu aux prises avec la mer. Rien d'épouvantable comme le bouleversement qui suivit l'exécution de cet ordre. A peine les sabords étaient-ils ouverts, que les flots, s'engouffrant avec rage entre les flancs du vaisseau, le déchirèrent dans ses entrailles, le secouèrent effroyablement et longtemps comme une frêle embarcation; les cloisons furent brisées et emportées, ainsi que les caisses les plus lourdes, des cadavres violemment ravis aux derniers embrassemens. Pénétrés d'horreur, prévoyant à ce spectacle une explosion prochaine ou un naufrage anticipé, se débattant dans l'eau, étouffant au milieu de la fumée, ou se tordant sous les flammes, les hommes du *Kent* voyaient, repoussaient, acceptaient la mort de toutes parts et sous toutes les formes. Ce n'était plus une lutte, un combat; c'était une agonie lente, calculée, impitoyable. Mais le navire s'en allait si rapidement, que le capitaine préféra l'explosion au naufrage. On referma les sabords, on boucha les écoutilles, la mer fut chassée de partout; elle se retira en grondant, et le feu reprit son empire. L'incendie rongeait en silence.

Alors commença une scène de désolation inexprimable. Le pont était couvert d'une foule de six à sept cents créatures humaines, haletantes, éperdues; celles-ci tourmentées encore par le mal de mer, celles-là presque nues; les unes cherchant un père, un mari, un enfant; les autres ne les retrouvant plus, et se roulant dans la douleur. Il y en avait, parmi ces hommes, de résignés, d'immobiles, de stupides; il y en avait de frénétiques et de railleurs. Quelques femmes étaient agenouillées dans les chambres, où elles priaient avec leur jeune famille et lisaient l'Ecriture sainte. Les repentirs, les abjurations, les confessions, les aveux, se récitaient et s'exhalaient tout haut, comme si les pécheurs étaient en démence. Les soldats les plus éprouvés et les plus vieux matelots se taisaient, mais d'un air sombre; ils se rapprochaient de la soute aux poudres. Là, l'explosion ne manque jamais un homme. On n'y saute pas, on y disparaît. Les caractères doux, les âmes tendres, avaient un désespoir plus pieux et plus réfléchi. On vit un jeune officier, plein d'espérances, prendre une

Digitized by Google

250

FRANCE MARITIME

Incendie du Pont

Digitized by Google

boucle de cheveux dans un portefeuille, et la placer sur son cœur. Un autre, s'étant procuré du papier, écrivit à son père quelques lignes, qu'il renferma soigneusement dans une bouteille. Chacun se préparait à la mort, et la mort s'approchait.

Cependant un matelot, perché au petit mât de hune, dévorait la surface de l'Océan, et cherchait avidement les traces d'un navire. Tous les regards étaient fixés sur cet homme. Mais voilà qu'il agite son chapeau, que sa main s'étend à l'horizon, et, du mât de hune, ce cri inespéré tombe à la foule : « Une voile sous le vent ! » Cette voile, c'était *la Cambria*, capitaine Cook, petit brig de deux cents tonneaux, en route pour la Vera-Cruz, ayant à bord une centaine de mineurs du comté de Cornouailles, et les employés de la compagnie anglo-mexicaine. Cette voile, c'était un vaisseau anglais comme *le Kent*, un équipage anglais comme l'équipage du *Kent*. *Le Kent* allait au Bengale, en Chine ; *la Cambria* voguait lestement vers l'Amérique. A cette nouvelle, les naufragés, ou plutôt les incendiés, hissent le pavillon de détresse ; on tire le canon, on aperçoit le brig en vue, sous le misaine et les trois huniers. A son tour, *la Cambria* hisse le pavillon anglais ; elle s'émeut aux tourbillons de fumée qui s'échappent du volcan, elle déploie toutes ses voiles au vent, elle accourt au bruit du canon d'alarme. Bientôt, pour éviter le feu des batteries qui partaient au fur et à mesure de l'incendie, pour éviter l'explosion que tout le monde attendait à genoux, on la voit se mettre en panne à distance, et tendre les bras au malheureux équipage du *Kent*. Les circonstances du transbordement furent déchirantes.

Le capitaine Cobb, le colonel Fearon et le major Mac Grégor tenaient conseil sur la dunette ; un lieutenant vint leur demander dans quel ordre les officiers quitteraient le vaisseau. « Dans l'ordre des funérailles, » répondit le major. Vers deux heures donc, une procession lugubre s'avança des chambres d'arrière sur les sabords ; on n'entendait pas un cri, on prononçait à peine une parole ; les plus petits enfans même cessaient de pleurer. Les officiers étaient debout, l'épée nue à la main, auprès des canots, et protégeaient l'embarquement de la foule. Le sauvetage ne s'établit que très-difficilement. Pour tenir les premières embarcations en équilibre sur les lames furieuses, et donner toute facilité aux rameurs, les femmes et les enfans furent entassés pêle-mêle sous les bancs, au risque de les noyer. A leur retour, ne pouvant accoster *le Kent* bord à bord, les canots recevaient les victimes au moyen d'un cordage qui partait du haut de la poupe ; mais, comme la violence du tangage était extrême, les pauvres créatures plongeaient dans la mer, et souvent même ne reparaissaient plus. Là, un grand nombre d'enfans périrent. Une jeune femme, ayant refusé d'abandonner son père, que le devoir retenait au poste de l'honneur, faillit payer cher son dévouement et disparut cinq ou six fois dans les vagues. Un soldat qui n'avait aucune famille se fit attacher autour du corps trois des enfans de ses camarades, et plongea dans la mer ; il échoua dans ses efforts pour gagner le canot, et on le hissa de nouveau à bord ; mais les enfans étaient morts. Un marin tomba du cordage dans l'écoutille, et fut à l'instant dévoré par les flammes ; un autre eut l'épine dorsale si complétement rompue, qu'il demeura plié en deux par la force du coup. Sur les six embarcations, trois furent submergées et brisées.

Le jour tombait, et les flammes augmentaient d'intensité. On suspendit encore à l'extrémité du gui de brigantine un second cordage, le long duquel les hommes devaient se glisser eux-mêmes pour atteindre les canots. Dans cette manœuvre, ils s'exposaient à être écrasés sur les plats-bords. Comme l'explosion devenait imminente, on construisit aussi des radeaux avec des planches, des cages à poulets, des palans ; chaque marin ou soldat eut ordre de se ceindre les reins d'une corde afin de pouvoir s'y amarrer. Au milieu de tous ces préparatifs, on admira la naïveté d'une recrue irlandaise, qui, ne trouvant pour amarre que la corde du hamac de son officier, par esprit de subordination, n'osa pas s'en servir. Ces scrupules étaient rares : la grande chambre qui, très-peu d'heures avant la catastrophe, était le théâtre d'une conversation amicale et d'une douce gaieté, offrait maintenant le plus douloureux spectacle ; on n'y voyait plus que des misérables dont les uns étaient étendus sur le plancher dans un état d'ivresse brutale, tandis que les autres pillaient et buvaient encore. Les sofas, les commodes, les meubles les plus élégans, étaient brisés en mille morceaux épars ; des oies et des poulets, échappés de leur cage, couraient çà et là, et un cochon qui avait trouvé moyen de sortir de son étable sur le gaillard d'avant, se vautrait sur le tapis de Turquie magnifique dont la chambre du conseil était décorée.

Vers la fin de cette scène tragique, on remarqua que les malheureux qui restaient à bord, loin de manifester l'impatience de partir, témoignaient au contraire une répugnance invincible à suivre leur périlleux mais dernier moyen de salut. Six heures du soir approchaient ; les ombres de la nuit rendaient plus éclatante la lueur du feu, et cependant *le Kent* n'était pas encore désert. Le bâtiment s'était déjà enfoncé de neuf à dix pieds au-dessous de la ligne de flottaison, et, à cette heure, il baissait de deux pieds par voyage au brig. Malgré cet horrible avertissement, inactifs et pusillanimes, les traînards hésitaient ; il est vrai que les chances de l'embarquement étaient affreuses. Le gui de brigantine d'un vaisseau de la grandeur du *Kent*, dépassant la poupe de

Digitized by Google

quinze à dix-sept pieds en ligne horizontale, se trouve, dans sa position naturelle, à dix-huit ou vingt pieds au-dessus de la mer; mais la furie des vagues et du tangage le relevait jusqu'à la hauteur de trente à quarante pieds. Il fallait donc atteindre la corde suspendue à l'extrémité du gui, et cette manœuvre exigeait autant de vigueur que d'adresse. La moitié des retardataires succomba dans la tentative.

Enfin, lorsque le dernier bateau portant le capitaine Cobb eut touché *la Cambria*, tous les sentimens demeurèrent comme suspendus au dénoûment de la catastrophe. Ce spectacle ne se fit pas attendre. Les flammes, qui avaient gagné le pont supérieur et la dunette, montèrent avec rapidité au sommet de la mâture. Tout le bâtiment ne forma plus alors qu'une seule masse de feu dont le ciel semblait embrasé, et qui se réfléchissait sur les visages consternés de la foule, à bord du brig. Les pavillons de détresse, hissés le matin, flottèrent au milieu des flammes jusqu'au moment où les mâts qui les retenaient s'écroulèrent comme des clochers majestueux. Dans la nuit, le feu ayant gagné le magasin aux poudres, *le Kent* sauta, et les débris brûlans de l'un des plus beaux vaisseaux de l'Angleterre furent lancés dans l'espace. L'obscurité qui succéda à cet éclat funèbre sembla fermer sur les deux équipages réunis les portes d'un immense tombeau.

Il y avait un tel entassement à bord de *la Cambria*, que la vapeur des haleines fit craindre un instant que le vaisseau ne fût en feu, tandis que l'impureté de l'air y était si forte, que la flamme d'une bougie s'y éteignait à l'instant. Sur le pont, les naufragés étaient obligés de rester nuit et jour dans l'eau jusqu'à la cheville du pied, à moitié nus et transis de froid. Des femmes et des enfans tombèrent en convulsions. Un retard de quelques jours en mer aurait infailliblement amené sur le brig la famine et des maladies pestilentielles. Heureusement la violence du vent continua; au risque de rompre ses mâts, le brave capitaine Cook pressa si noblement sa marche, que *la Cambria* fila bientôt neuf à dix nœuds à l'heure. Dans l'après-midi du jeudi 3 mars, on entendit partir du haut de la hune le cri joyeux de : *Terre à l'avant!* Dans la soirée, on prit connaissance des Sorlingues, et, longeant rapidement la côte de Cornouailles, à minuit le capitaine Cook jetait l'ancre dans le port de Falmouth.

A. Delrieu.

PRISONS D'ANGLETERRE.

—

Évasion.

I.

COURSE.

Nous avons offert l'esquisse de ces cachots flottans où la politique du cabinet de Saint-James entassait les prisonniers que livraient à sa discrétion les chances de la guerre, mais que le droit sacré des nations plaçait sous la sauvegarde de son honneur; et nous avons laissé l'humanité protester contre ces espèces de tombeaux où la captivité se changeait en un supplice chronique pour des malheureux dont tout le crime était d'avoir été vaincus.

C'est par le récit des dangers et des fatigues au milieu desquels ils ne balançaient point à s'élancer pour échapper de ces prisons, que nous ferons connaître aujourd'hui l'excès des tortures où les plongeait cette détention homicide.

Il fallait connaître d'abord la vie de privations, de dénûment et de souffrance que l'on vivait dans ces pontons, — vie toute factice, vie tout en dehors des nécessités de l'organisation humaine, où le prisonnier ne foulait que des planches, ne respirait que des miasmes, ne mangeait que des alimens corrompus, n'existait, comme l'impur phalène, que dans l'obscurité d'une sorte de crépuscule; — il fallait, disions-nous, connaître d'abord cette vie anormale pour pouvoir comprendre l'impatience avec laquelle ces malheureux se jetaient à travers mille morts à la lueur la plus fugitive de salut; pour croire à cette obstination avec laquelle ils concevaient, fécondaient, poursuivaient une idée de liberté; à ces drames dont, à force de courage et de patience, ils domptaient les péripéties; à ces Odyssées hasardeuses, où, sur une chance de salut, ils aventuraient vingt chances de perte et vingt fois leur vie.

Car ces prisons n'étaient point pour les Français ce qu'est aux damnés l'enfer du Dante. Ils ne laissaient jamais l'espérance aux panneaux; elle descendait avec eux dans ces entreponts obscurs et dans ces cales fétides, où ils avaient dit adieu à l'air libre, à la terre, à la lumière, à tout, excepté à elle; elle y descendait pour y adoucir leurs douleurs physiques, comme elle y calmait leurs cœurs où saignaient toutes les affections.

Le récit des diverses tentatives dont MM. Havas

Digitized by Google

et Souville bravèrent, avec une constance si héroïque, les hasards et les fatigues, prouve tout ce que le malheur fait trouver à l'homme de ressources dans une inflexible volonté.

On était en novembre. — 1808 allait finir.

La flottille de Boulogne, sur laquelle la France et l'Angleterre avaient long-temps fixé, l'une ses espérances, l'autre ses craintes, toutes deux leurs regards et leurs préoccupations, était tombée dans l'impuissance, sinon dans l'oubli. La grande armée avait emporté avec elle toutes les sollicitudes vers d'autres frontières. La flottille, démembrée et inactivée, voyait continuellement se détacher d'elle quelques-unes de ses divisions; les unes, longeant le littoral, gagnaient les rives du Texel; les autres, mettant le cap au sud, voguaient vers les côtes méridionales de la Manche. Veuves de leurs soldats, chaque jour les canonnières perdaient jusqu'à leurs meilleurs matelots.

La petite course avait repris son activité première; toutes nos baies, tous nos ports, tous nos havres avaient leur goëlette, leur lougre ou leur brig. A chaque marée, ces vautours de la côte s'élançaient du creux de leurs rochers pour fondre sur les caboteurs anglais, et regagnaient bientôt avec leur proie la crique qui leur servait d'asile.

C'était la lutte de partisans après la guerre en champs ouverts.

Ces combats audacieux venaient consoler par leurs succès nos marins, que la vue des escadres anglaises, toujours ou mouillées ou cinglant dans nos eaux, froissait dans leur sentiment le plus susceptible, à eux, leur patriotisme, leur fierté nationale. Aussi était-ce sur les corsaires que se réfugiait tout ce qui restait d'énergie dans nos populations riveraines.

Ce fut au milieu de ces circonstances que M. Havas reçut son congé; il servait alors dans le 44e bataillon de la flottille commandé par le capitaine de vaisseau Edmond Richer.

Ce jeune homme ne fut pas plutôt libre, qu'il se rendit à Calais pour prendre du service sur un des intrépides croiseurs que fournissaient à la course les armateurs de ce petit port.

Le Furet, joli lougre bien fin, bien effilé des bossoirs, bien coquet, était alors amarré contre les quais, prêt à prendre la mer.

Havas, ayant offert ses services, fut porté sur le rôle d'équipage en la double qualité de chirurgien et de lieutenant, chirurgien de nom, lieutenant de fait, comme bien on l'entend, et comme cela se pratiquait en effet à bord de tout corsaire.

Le capitaine Altasin, bon officier, brave comme le fer et marin comme les cordes, n'attendait qu'une bourrasque pour sortir, car les *coursiers*, comme les corbeaux, quittaient toujours de préférence leur retraite après une tempête. Impatienté d'attendre la fin d'une mauvaise où chaque jour le temps s'affinait davantage, le commandant du *Furet* fit border ses voiles sous une jolie brise de N.-E., et poussa hardiment sa bordée dans la Manche.

Les premières courses de cette campagne furent stériles. *Le Furet*, ayant parcouru tous les parages de France sans rencontrer un seul navire qu'il pût attaquer, résolut de transporter sa croisière sur un point plus chanceux.

Il quitta donc la rade de la Hougue, où la poursuite d'une frégate anglaise l'avait forcé de se réfugier, et mit le cap sur le littoral britannique.

Altasin, pensant que la sécurité où l'exiguïté de nos ressources maritimes et l'état de leurs forces navales dans la Manche avaient plongé les Anglais devait laisser leurs atterrages sans surveillance, avait résolu d'aller, en vue même de leurs côtes, enlever leurs bâtimens.

Son appareillage eut lieu par une nuit sombre de décembre. La brise était fraîche, la mer légèrement houleuse : — un joli temps.

Quand le jour se répandit sur les vagues à travers les nuages qui voilaient le ciel, l'horizon autour du *Furet* était vide : les côtes de France avaient disparu au sud, aucune voile ne s'élevait dans les autres directions; le lougre, naviguant sous ses voiles majeures, continua sa route.

Vers dix heures du matin, un bâtiment fut signalé.

« Dans quelle aire? cria l'officier de quart au matelot de vigie.

— Dans le pied du vent, lieutenant. »

Tous les yeux et toutes les longues-vues interrogèrent aussitôt cette partie de la mer et du ciel.

Les dimensions de ce bâtiment étaient telles, qu'il fut impossible de douter que ce ne fût un navire de guerre, — *un marchand de boulets*, comme disent les matelots.

Altasin, après avoir consulté ses officiers, ordonna de virer sur la terre, et *le Furet*, qui s'était couvert de toile, filait avec une rapidité qui l'eût sauvé sans nul doute, s'il eût pu gouverner sur le rivage; mais il eut beau serrer le lit du vent, il ne lui fut possible que de le longer. Il n'était plus cependant qu'à une lieue de la pointe de Barfleur, lorsque la frégate anglaise, lui coupant la côte, lâcha sur lui sa bordée et le força d'amener.

Quelques jours après, la frégate, dans l'entrepont de laquelle Havas et ses compagnons étaient prisonniers, donnait dans la rade de Portsmouth, où une flotte anglaise, espagnole et portugaise, chargée de troupes de débarquement, était en partance pour Cadix; et le lendemain une embarcation transportait les prisonniers français à bord du ponton *la Crown*.

Ce fut ainsi que M. Havas, après cinquante-six jours de mer, se réveilla de ses beaux rêves de combats et de prises, de butin et de gloire, dans le faux pont d'une de ces vieilles carènes que nos marins regardaient presque comme des tombeaux.

II.

LA CROWN.

Se soustraire à la mort lente de ces prisons sépulcrales fut la première et devint l'unique pensée d'Havas : il la renferma soigneusement en lui-même dans les premiers temps, explorant avec attention les lieux, étudiant les hommes qui l'entouraient. Puis, quand il eut réuni en faisceau tout ce que le sort lui offrait de ressources et d'élémens de succès, il chercha une âme énergique à laquelle il pût se confier et s'associer. Il hésitait dans ce choix dont devait dépendre la réussite de ses projets, lorsqu'un de ses amis d'enfance, le capitaine Souville, de Calais, fut transporté du ponton *l'Assistance* à bord de *la Crown*.

Le capitaine Souville était un brave corsaire, dont le caractère audacieux et entreprenant avait déjoué bien des fois déjà la surveillance rigoureuse de ses geôliers. Nul n'était plus capable que lui de mener à bonne fin, par des prodiges d'activité, de patience et de courage, une entreprise de ce genre.

Havas lui communiqua ses idées, lui fit connaître les ressources matérielles que présentait *la Crown*, et ils eurent bientôt arrêté ensemble leur plan d'évasion.

Le concours du capitaine Souville fut, sous tous les rapports, une conquête précieuse pour Havas; outre qu'il parlait l'anglais avec une perfection pure de tout accent, les nombreuses relations que lui avait crées en Angleterre son éducation, faite à Douvres, lui permirent de se procurer le mobile le plus puissant qu'ils pussent appliquer à leurs desseins, l'argent.

Les deux amis se mirent à l'œuvre.

Ce fut dans le premier travail qu'ils purent apprécier toutes les difficultés qu'ils allaient avoir à vaincre. Les instrumens qui eussent rendu leur tâche moins longue et moins pénible leur manquaient, sans que la surveillance qui planait sur les rapports extérieurs leur permît l'espoir de se les procurer jamais; la nécessité leur fit cependant trouver en eux-mêmes les ressources qu'ils ne pouvaient tirer du dehors. Des cercles de barriques leur servirent à former des scies; des morceaux de fleuret devinrent des vrilles dans leurs mains; il purent donc commencer leur travail.

Ce travail n'était point l'œuvre d'un jour.

Pour pratiquer dans la muraille du ponton une ouverture, il fallait percer des bordages de huit à dix pouces d'épaisseur, et un membre d'un pied environ d'équarrissage; et cette opération, que la surveillance seule des geôliers n'eût pas rendue sans difficulté, lors même que les deux prisonniers eussent possédé les instrumens nécessaires, ils devaient l'exécuter presque sans moyens d'action, à l'insu même de leurs compagnons d'infortune; encore ne pouvaient-ils y travailler que le temps pendant lequel les soldats anglais frottaient et briquaient le pont. Le reste de la journée, ils pratiquaient le plus de trous possibles à l'aide de leurs bouts de fleurets; puis, le soir venu, ils mastiquaient, avec le soin le plus scrupuleux, toutes ces vacuoles, pour les soustraire aux inspections faites par les rondes et les geôliers.

Mais ce qui demandait un déploiement de dissimulation et de ruse bien plus difficile, c'était de tromper le regard de ces misérables qui, foulant aux pieds tout sentiment d'honneur et d'humanité, se faisaient, pour quelque ignoble salaire, les espions des argousins anglais et les dénonciateurs de leurs frères.

III.

DÉSERTION.

Cependant une volonté patiente, obstinée, inflexible, une vigilance de tous les instans, avait à la fin triomphé de tous les obstacles.

Le trou était fait sans qu'un léger bruit, une pointe qui se rompt, un fragment de bois qui éclate, une scie qui vient à crier, eussent appelé un soupçon sur leur travail; sans qu'une absence trop longue, un isolement trop constant eussent excité l'attention et la curiosité de leurs compagnons; sans qu'un oubli, une alvéole mal bouchée, un morceau de bois, le moindre débris, eût éveillé la police du ponton en frappant le regard des rondes ou celui des surveillans; ils avaient tout vaincu, tout surmonté dans quelques mois. Au commencement de janvier l'ouverture était prête, tous leurs préparatifs d'évasion étaient achevés, toutes leurs mesures étaient prises; vint une occasion favorable, ils pouvaient se mettre à la mer.

Mais les difficultés et les dangers de leur opération leur en avaient trop vivement révélé le prix pour qu'ils en compromissent la réussite par une tentative d'exécution trop précipitée; ils attendirent que les circonstances groupassent autour de leur évasion toutes les chances de succès dont il était humainement possible de se rendre maître, pour en tenter la réalisation.

Une prudence timide pouvait, d'un autre côté, frapper également leurs espérances en éventant leur projet. Ces préparatifs, qui avaient jusque-là déjoué toutes les précautions de surveillance de la garnison pouvaient être trahis par un accident.

Les prisonniers avaient donc bien résolu de saisir le premier moment favorable que leur of-

Digitized by Google

frirait le hasard. Cet instant se présenta enfin.

On était au 9 janvier.

Le 9 janvier fut une de ces tristes journées d'hiver dont le froid et le vent rendent l'humidité plus saisissante; la brume, dont le voile grisâtre avait toute la matinée pesé sur la baie, s'était sur le soir condensée en gouttelettes, ou du moins semblait s'être changée en une pluie fine qu'emportait une brise d'aval, et dont chacune de ses intermittences semblait rayer l'air.

Cette journée s'écoula bien lentement pour les deux amis; cependant l'enjouement naturel qu'ils apportèrent dans toutes leurs relations avec leurs camarades de captivité n'eût pas laissé deviner les impatientes préoccupations qui, de temps en temps, couraient comme un frisson dans leurs chairs, et jaillissaient comme une étincelle dans leur regard.

Havas même, pour la première fois de sa vie peut-être, parla avec assez d'honnêteté à ses surveillans.

La nuit arriva enfin; elles furent bien longues les premières heures que les deux captifs durent passer sur leur grabat dans l'attente et l'obscurité!

Le bruit des pas, le bruit des voix retentit long-temps encore sur le pont et dans les couloirs après que le temps du sommeil eut commencé pour les prisonniers; mais ce bruit, s'effaçant insensiblement, se perdit dans un silence que ne tarda point à interrompre un bruit de pas réguliers.

C'était la première patrouille de nuit qui faisait sa ronde; elle ne fut pas rentrée dans son corps-de-garde, que les deux amis, agenouillés près de quelques objets qu'une lumière vacillante éclairait à peine, se livraient aux derniers préparatifs de l'évasion.

L'heure de la liberté avait sonné pour eux; la lumière éteinte, l'embrasure de salut fut ouverte.

Depuis long-temps, déjà, le calme silencieux de cette nuit n'était interrompu que par le frôlement du vent d'ouest sur les lames, que par le clapotement des lames dont la blanche écume jaillissait sur les noires préceintes du ponton, et par le cri de veille que les sentinelles se transmettaient à des intervalles réguliers.

Rien ne s'opposait à leur départ.

Havas s'affala doucement le long d'une corde fortement attachée dans l'intérieur de leur cabanon, et à laquelle il resta un instant suspendu après son immersion.

Qu'éprouva-t-il alors? Fut-ce l'impression froide de la mer, ou le bonheur de se sentir libre qui frappèrent de sang son cerveau? Sa première impression, en plongeant dans la mer, fut un court instant de vertige; mais le dominant aussitôt, et retrouvant toute son énergie dans sa volonté, il poussa sa boîte au large et prit son élan à la suite.

Souville, saisissant la corde à son tour, se laissa glisser le long de la paroi extérieure du bâtiment; mais, soit que le factionnaire fût devenu plus attentif, ou que Souville eût fait quelque bruit en plongeant dans l'eau, il n'avait pas tiré une brasse que le cri d'alarme était donné.

Dans un instant tous les soldats étaient sur les passavans; des torches de goudron jetèrent bientôt leur lueur rougeâtre sur la mer, où les balles sifflèrent dans la direction où se devaient trouver les déserteurs.

Les deux amis, loin de s'effrayer, ne nagèrent qu'avec plus d'ardeur pour se soustraire aux embarcations qu'on allait mettre à leur poursuite, en se réfugiant dans un des navires les plus voisins.

IV.

INSUCCÈS.

Souville, se laissant emporter par la force de l'eau, gagna le bord d'un brig de guerre, alors en équipement sous la mâture; c'est là qu'il fut arrêté par un des canots détachés à leur poursuite.

Havas fut d'abord plus heureux.—Présumant bien que les chaloupes ne manqueraient point de les chercher dans le parage où avait dû naturellement les drosser la dérive, il n'avait point balancé à prendre la direction opposée. Une nage pénible l'avait porté, malgré le courant, vers une frégate portugaise en désarmement sur cette rade, et dont l'arrière lui offrit un abri et un point de repos.

De cet asile il put suivre des yeux les courses d'investigation où sa fuite entraîna les canots anglais. Les torches d'étoupe goudronnée, dont les sombres réverbérations se prolongeaient sur les flots, lui permirent de distinguer les chaloupes qui se croisaient sur cette mer, qu'un ciel sans étoiles rendait noire comme une mare de poix.

Havas ne laissa point pourtant de ressentir un moment d'inquiétude. Les embarcations, après avoir battu les eaux où portait la mer, commencèrent à se rapprocher du point où il s'était réfugié; une d'elles accosta même de si près la frégate portugaise, qu'Havas, pour ne pas être aperçu, fut obligé de se réfugier derrière le gouvernail; mais le gardien du navire ayant fait remarquer au patron de ce canot que la force du courant n'avait pu permettre aux prisonniers de nager de ce côté, les chaloupes s'éloignèrent aussitôt.

Le bruit de leurs rames retentit encore quelque temps dans d'autres directions. Fatiguées à la fin d'une exploration vaine, elles rallièrent tour à tour le ponton, et la baie rentra dans le silence.

Havas, malgré l'engourdissement où le tenait

Digitized by Google

plongé l'impression du froid que son immobilité dans la mer avait rendue plus vive et plus pénétrante, voulut attendre que quelques instans de calme eussent ramené à bord des bâtimens le sommeil qu'en avait banni cette alerte. Réunissant toutes ses forces, il parvint à gagner, non sans peine, le couronnement de la frégate; de là ses yeux se promenèrent un instant sur le pont de ce navire et sur la rade; autant que put s'en assurer son regard en fouillant cette nuit épaisse, tout, excepté le vent, s'était endormi sur cette mer.

Il descendit alors avec précaution sur le tillac. Ayant gagné le grand panneau, il écouta si aucun bruit ne s'élevait de l'entrepont, et comme rien ne se fit entendre, il se glissa silencieusement lui-même au fond de la cale.

Le premier objet qu'il heurta fut un grand panier d'osier jeté là sur des cordages. Havas s'en servit comme d'un refuge et d'un abri.

Ainsi caché, il crut pouvoir attendre le lendemain, espérant bien trouver une occasion de gagner la terre.

Un sommeil, provenant autant du saisissement dont l'avaient glacé le vent et la mer que de l'épuisement de ses forces, l'assoupit bientôt sur une couche de morceaux de funins et de lambeaux de voiles. Cette espèce d'engourdissement durait encore, lorsqu'un mousse vint s'emparer de la manne qui lui servait d'asile.

Le pauvre enfant poussa un cri affreux et prit la fuite.

Havas, éveillé en sursaut, ne put l'arrêter; il dut donc songer à chercher une autre retraite.

Le bruissement de pas et d'armes, qu'il ne tarda point à entendre retentir sur le pont, ne le laissa point douter que le vieux gardien n'eût réclamé des secours des autres bâtimens, et qu'une investigation ne dût immédiatement avoir lieu dans toutes les parties du navire : il ne perdit cependant pas encore tout espoir. Tapi sous le grand escalier, il attendit sa règle de conduite des circonstances.

Plusieurs hommes avec un bosman descendirent dans l'entrepont, puis dans la cale, pour se livrer à la recherche de l'homme qui ne pouvait être autre que le déserteur.

Havas n'attendait que cet instant. Laissant les Anglais à leur investigation, il franchit l'escalier et s'élance sur le pont.

Malheureusement toutes les mesures avaient été bien prises contre une évasion nouvelle. Notre prisonnier rencontra la pointe d'une baïonnette sur le bord de l'écoutille.

Il s'arrêta surpris. Le soldat anglais ayant poussé un cri de ralliement, Havas, rendu par cet appel à un espoir inutile de liberté, atteignit, par une volte rapide, les bastingages de la frégate; mais, frappé d'un coup de crosse de fusil par la sentinelle, il fut renversé dans la mer, où le recueillit aussitôt une chaloupe.

V.

NOUVELLE TENTATIVE.

Un mois de cachot punit les deux déserteurs du seul tort que peuvaient leur reprocher les Anglais, celui de s'être laissé reprendre : dans ces trous infects où on les jeta, leur horreur pour le séjour des pontons ne fit que s'accroître; plus on rendait étroite et sombre la prison, plus ils devaient soupirer après la liberté. Aussi songèrent-ils, plus que jamais, aux moyens de la conquérir, en jouant encore une fois leur existence.

Mais, dès qu'ils furent exhumés du fond de la cale, la surveillance de leurs geôliers ne leur laissa aucune trêve; sans cesse suivis, espionnés, il leur était impossible de se mettre à l'œuvre pour recommencer un trou, et déjà le désespoir s'emparait d'eux lorsque advint une circonstance qu'ils résolurent de mettre à profit.

Vers le mois de mai 1809, le cabinet anglais, voulant répondre aux cartels d'échange que la France avait expédiés dans ses ports, sans pourtant raviver notre marine expirante, donna des ordres pour que les militaires pris à la Guadeloupe fussent rendus à la liberté. La nouvelle n'en eut pas plutôt circulé dans le ponton, que MM. Havas et Souville étaient déterminés à se transformer en soldats.

La tentative était hasardeuse.

On pouvait trouver difficilement sans doute, mais enfin on pouvait trouver à acheter le tour de mise en liberté de deux soldats : le point embarrassant n'était donc pas là. Mais cette substitution, il fallait la dérober aux soupçons des surveillans, et c'était là que mille difficultés faisaient osciller les chances, et que mille accidens pouvaient déjouer les plans les mieux calculés et les précautions les mieux prises.

Toutes les mesures que, dans leur position, commandait la prudence, furent arrêtées et suivies d'abord avec succès.

Les conditions d'échange stipulées et payées en partie à des vétérans, qui ne demandèrent pas mieux que de réaliser leurs droits en belles et bonnes guinées, les deux soldats improvisés s'ingénièrent à assurer le succès de leur nouveau rôle.

Une infusion de tabac eut bientôt donné à leur visage la plus belle couleur de bistre dont puissent bronzer le teint d'un honnête créole les rayons verticaux du soleil des tropiques; une paire de favoris, grâce aux ressources inventives de l'imagination du prisonnier, encadra, dans un instant, leur figure, dont la lèvre supérieure se cacha sous une moustache qu'eussent enviée nos braves de l'ex-Sambre-et-Meuse. Les lambeaux d'un habit d'uniforme, dont l'ancienne couleur bleue s'était dégradée dans une teinte grisâ-

Digitized by Google

tre, complétèrent cet accoutrement moins militaire que grotesque.

L'instant du débarquement arrivé, les deux marins se glissèrent hardiment dans les rangs de leurs nouveaux compagnons. Souville d'un air d'apathique insouciance, Havas écartant la défiance en fredonnant un vieux refrain de gaillards.

Leur déguisement était si complet, qu'ils répondirent à l'appel et passèrent dans les chaloupes sans arrêter un instant le regard des officiers ou des autres surveillans.

Le signal du départ donné, les bosses furent larguées et les chaloupes poussèrent au large. Havas et Souville sentirent leurs poitrines se désoppresser.

C'était une de ces belles matinées d'été, sereines et tièdes même sous le ciel brumeux de la Grande-Bretagne. Un léger voile de brume, que doraient les rayons du soleil levant, enveloppait encore les côtes de la baie, dont il semblait estomper toutes les irrégularités et fondre tous les tons. La mer, sous un joli frais soufflant du rivage, s'agitait en petites lames qui crépitaient contre les embarcations, et dont les mille mouvemens irréguliers fatiguaient l'œil.

Les deux déserteurs, respirant avec bonheur ce grand air, cet air libre, sentaient s'évanouir leurs dernières craintes à chaque embardée qui portait les embarcations vers le rivage, lorsqu'une yole, se détachant de *la Crown*, s'élança dans leur sillage.

Havas et Souville, en apercevant cette barque légère que les efforts simultanés de dix rameurs faisaient voler sur leurs traces, sentirent leurs cœurs se resserrer dans de nouvelles appréhensions. Ils se regardèrent en pâlissant, eux dont l'aspect de la mort n'avait jamais fait changer le visage. Mais le rapide canot, après avoir atteint leurs eaux, continua sa course sans les inquiéter. Il n'avait donc pas été envoyé à leur poursuite. Cette alarme d'un moment ne fit, en s'évanouissant, que donner à leur espoir plus de sécurité et de confiance.

Enfin les chaloupes touchèrent au rivage : un pas encore, les deux amis vont être libres ! Insensibles au mouvement et à l'agitation qui suivirent sur les chaloupes l'accostement du quai, ils se hâtèrent d'en franchir les marches de granit. Mais la vue du commandant de *la Crown* vint bientôt glacer la joie intérieure avec laquelle ils avaient mis le pied sur la rive.

Celui-ci, debout sur la jetée, les mains croisées derrière le dos, regardait avec attention défiler les prisonniers ; ayant reconnu Havas et Souville, autant à leur démarche qu'à la surprise qu'ils ne purent maîtriser à sa vue, il s'avança aussitôt vers eux.

« Vous ne m'attendiez pas ici, mes gentilshommes, dit-il, en prenant Havas par une moustache qui lui resta dans la main. N'est-il pas vrai que l'on n'a pas encore échappé à ma surveillance lorsqu'on est parvenu à tromper mes yeux ? »

Toute dissimulation était impossible. La crainte pourtant de compromettre les deux soldats qui étaient restés sur le ponton, leur fit chercher quelques excuses à un stratagème dont le but était la justification la plus complète. Le capitaine Ross leur témoigna une bienveillance qui leur causa toutefois moins de satisfaction que de surprise.

Forcé par les dispositions précises du réglement des prisons de les conduire devant le commissaire du dépôt, le commodore Woodreff, il pria ce dernier, avec cette spirituelle bonhomie que l'on trouve rarement, et qu'à cette époque l'on trouvait plus rarement encore dans les marins anglais, de les laisser suivre la destination de leurs compatriotes, de crainte, ajouta-t-il, qu'à force de trouer son ponton ils ne finissent par le faire couler bas.

Le commodore, vieil officier à qui cette place avait été donnée comme une retraite, était un de ces moroses Anglais dont l'air sombre cache un caractère plus dur peut-être encore que sévère ; aussi la demande du capitaine Ross, malgré la bonne grâce avec laquelle il l'avait présentée, essuya-t-elle un refus âpre et précis.

« Capitaine, la prime que l'on doit accorder à la désertion n'est point la liberté, mais bien le cachot le plus près possible de la carlingue. Que l'on y mette donc ces messieurs.

Les deux amis furent donc reconduits à bord de *la Crown*.

VI.

SÉPARATION.

Les dispositions que le capitaine Ross avait témoignées aux deux captifs changèrent tout d'un coup. A peine de retour sur son ponton, l'officier anglais reprit sa sévérité habituelle ; la discipline rigoureuse qu'il faisait régner dans ses prisons substitua à sa bienveillance personnelle l'inflexibilité que devait trouver dans le chef cette sorte de commandement. Les deux déserteurs furent, aux termes du réglement, jetés dans un cachot, d'où ils ne sortirent, un mois après, que pour être séparés. — Havas fut envoyé à bord du *Suffolck*, Souville à bord de *la Vengeance*.

Quelques jours d'abattement suivirent pour les deux captifs cette mesure de rigueur. Isolés l'un de l'autre, ils se trouvèrent privés des ressources qu'ils puisaient mutuellement dans leur énergie ; aussi, tout le temps que dura cette séparation, songèrent-ils moins à s'évader qu'à se réunir.

Digitized by Google

Six mois s'écoulèrent ainsi ; leurs tentatives de rapprochement seraient restées long-temps encore sans doute aussi inefficaces que leurs vœux, si le gouvernement n'y eût suppléé par l'ordre qu'il transmit alors de rassembler les prisonniers.

Le Suffolck et *la Vengeance* furent, par suite de cette mesure, évacués sur *le Saint-Antoine*. Ce fut dans l'entre-pont de cet ancien vaisseau espagnol que se retrouvèrent Havas et Souville. Un ami commun, rapproché d'eux par cette mutation de pontons, fut reçu en tiers dans leur fraternité. Ce nouveau compagnon se nommait Étienne Thiébaut.

Tous trois retrouvant dans le bonheur que leur causaient ces événemens imprévus cette force que brisent à la longue l'isolement et la souffrance, les projets et les travaux de désertion furent repris avec une nouvelle ardeur.

Les circonstances vinrent admirablement seconder leurs desseins.

L'officier qui commandait les troupes de garnison sur cette prison flottante était un Écossais d'un caractère assez affable, et surtout assez liant. Les vieux souvenirs des Stuarts lui avaient laissé quelques sympathies pour les Français, dont il parlait, ou plutôt dont il croyait, le malheureux, parler intelligiblement la langue.

Un jour que se promenant avec M. Havas, dont la conversation spirituelle et les manières distinguées l'avaient d'abord intéressé, il lui témoignait indirectement le désir de connaître d'une manière plus méthodique les élémens de notre grammaire, le prisonnier pressentit trop bien tous les avantages que, dans l'intérêt de sa liberté et de celle de ses amis, il pouvait tirer de cet incident, pour ne point offrir à l'officier de l'aider dans sa nouvelle étude. L'offre fut acceptée avec autant de reconnaissance qu'elle avait été faite avec empressement et plaisir.

Havas jouit dès-lors d'une liberté qu'un Français avait sans doute bien rarement obtenue auparavant sur un ponton. Il errait, il circulait sans obstacle parmi les soldats et les gardiens; entrait aussi facilement dans la partie du vaisseau destinée à l'habitation de l'état-major, que dans celle affectée à la demeure des prisonniers.

Les officiers s'habituèrent à le considérer comme un des leurs; ils l'associaient à leurs plaisirs; ils allaient avec lui sur les autres pontons; ils obtinrent même une fois du commandant l'autorisation d'emmener Havas à terre pour visiter le monument de Nelson, élevé sur une des éminences qui dominent la baie.

Cette excursion, que le prisonnier avait eu l'habileté de provoquer sans avoir l'air de la désirer ardemment, devait lui servir à examiner les points de reconnaissance que présentait la côte, afin d'y arriver plus sûrement lorsque le moment serait venu de tenter encore une fois la fortune.

Et ce moment approchait. Après des efforts inouis et des mesures de prudence incroyables, les trois captifs, dont la prison n'était séparée du poste des soldats que par une cloison, étaient parvenus à percer les murailles dans la partie qui donnait sur le couloir de la bouteille de bâbord.

Tous les relèvemens étaient pris, toutes les dispositions faites, ils n'attendaient plus qu'un temps propice.

VII.

TROISIÈME ET BONNE.

Les premiers jours d'août s'écoulèrent dans une désespérante sérénité. La chaleur du soleil et l'azur vif du firmament rappelaient sous ce ciel britannique les rayons et les couleurs foncées des climats méridionaux. Des nuits étoilées, des nuits bleues suivaient toujours ces journées brûlantes.

Le 9, pourtant, le vent ayant halé vers l'ouest, la température parut vouloir changer. Le ciel, dans la journée, se chargea de nuages que la brise, plus fraîche à chaque instant, balayait à travers l'espace. Des éclairs silencieux embrasèrent durant toute la soirée l'horizon occidental.

Le lendemain, le ciel offrit à peu près le même aspect. Le vent avait cependant mollî; l'air était devenu presque immobile; aussi l'atmosphère semblait d'autant plus lourde que la chaleur, était devenue plus sensible. Les nuages, d'abord épars comme la veille, se multiplièrent, s'étendirent et s'entassèrent dans la relevée. Dès une heure de l'après-midi, de sourds grondemens annoncèrent un violent orage pour le soir.

Les trois prisonniers, qui avaient suivi tous les incidens atmosphériques dont s'était successivement modifiée la température, ne doutèrent plus dès-lors que la nuit qui allait suivre cette journée ne dût être celle de leur désertion.

La soirée fut consacrée à terminer les préparatifs : un danger avait, dans leur première tentative, échappé à leurs prévisions, danger terrible, où ils eussent infailliblement trouvé la mort : c'étaient les bancs de vase que les apports de la mer assolent insensiblement au fond de la baie, et qui rendent le rivage presque inaccessible. Des patins formés par des planches d'un pied carré, garnies de sandales et de courroies, furent le moyen qu'ils préparèrent pour franchir ces obstacles.

Ce fut vers une heure du matin que l'ouverture fut démasquée. Havas se hasarda le premier à passer dans le couloir. Tout était silencieux sur le vaisseau; l'orage seul jetait de temps en temps ses grondemens éloignés au milieu du bruissement incessant des lames que la forte brise de

la nuit poussait contre les flancs du vieux bâtiment.

Souville et Thiébaut l'ayant suivi, ils se dirigèrent vers la bouteille, d'où, à l'aide d'une corde tenue par ce dernier. Havas d'abord, puis Souville, s'affalèrent sans bruit dans la mer.

Le temps était affreux, je me trompe, admirable; malgré quelques étoiles qui scintillaient dans les échancrures des nuages, l'obscurité était complète; noire comme brai, ainsi que disent les matelots. Le vent ne soufflait point sans violence; aussi la mer était-elle sillonnée de lames courtes, mais dures et fréquentes, qui ne présageaient pas moins de fatigues que de périls aux déserteurs.

Souville n'avait pas encore touché les vagues, lorsqu'une sentinelle, qui veillait sur l'avant du ponton, vint glacer d'effroi les deux amis en leur jetant un terrible : *Whose stere!*

Les prisonniers restèrent immobiles. Le soldat anglais ayant écouté quelques instans, les yeux attachés sur le point d'où il avait cru que s'était élevé le bruit, et sans rien voir et sans rien entendre, attribua au choc d'une lame le bruissement qui avait appelé son attention, et se promena de nouveau sur les passavans.

Souville, s'étant alors laissé glisser doucement dans l'eau, gagna le point vers lequel avait dérivé Havas; puis tous deux, nageant sur le côté et sans bruit, prirent, d'après le feu des pontons, la direction du rivage.

Quelques instans leur suffirent pour atteindre l'*écore* d'un banc de vase.

VIII.

BANCS DE VASE.

Ce premier obstacle se trouvait à une portée de pistolet de leur ponton; cette considération détermina Havas à prier son compagnon de lui enduire les épaules de cette espèce de limon, pour que la blancheur de leur corps, mise en saillie par la couleur sombre de ce sol bourbeux, n'attirât point sur eux les regards des soldats anglais. Il lui rendit après le même service. Ainsi couverts de vase, ils se hasardèrent à se traîner sur le banc; mais comme cette marche devenait très-fatigante, ils songèrent à mettre leurs patins, ce qu'ils exécutèrent d'autant plus rapidement, que les feux de la rade leur en facilitèrent l'opération. Leur marche devint alors plus aisée; il s'écoula cependant près d'une demi-heure avant qu'ils eussent atteint le bras de mer qui les séparait du second banc.

Ils ôtèrent leurs patins, et se remirent de nouveau à la nage. L'eau, dans cet endroit, était beaucoup moins agitée, et par conséquent beaucoup moins fatigante; ils n'étaient pourtant pas encore arrivés au milieu de cette espèce de chenal, lorsque Havas se détourna, effrayé du bruit qu'il entendait derrière lui: c'était Souville, qui se débattait bruyamment en se dirigeant vers le point d'où ils étaient partis. Il nagea aussitôt avec force vers lui, et l'ayant saisi sous le bras :

« Qu'as-tu donc? lui dit-il; est-ce une crampe? Qu'as-tu?

— Sauvons-nous! sauvons-nous! lui répondit-il d'une voix épouvantée; n'entends-tu pas? ils nous poursuivent.

— Ne t'effraie point, Souville; tu te trompes. Rappelle bien tous tes esprits, il y va de notre liberté, il y va de notre vie; le temps est précieux; si nous ne gagnons la terre sous une demi-heure, nous serons engloutis par la mer montante dont le flot nous emportera au fond de la baie de Southampton. »

Ce fut en le soutenant et en lui parlant ainsi que Havas parvint à lui faire gagner le second banc de vase. Un instant de repos et quelques gorgées de rhum ayant dissipé le vertige qu'avait laissé dans la tête de Souville cette hallucination funeste, les deux amis remirent de nouveau leurs patins et continuèrent leur traite périlleuse.

Les deux bras de mer qu'ils rencontrèrent furent franchis sans trop de difficulté; mais l'obstacle qui leur inspira un instant l'inquiétude la plus vive, les attendait au rivage même. Cet obstacle consistait en une lisière de fange si liquide, que, malgré leurs patins, ils enfonçaient jusqu'aux genoux; mais ils touchaient de trop près à la liberté pour se laisser vaincre par ce dernier danger. Sans se laisser rebuter par les douleurs que leur causaient des fragmens de coquillages dont leurs jambes et leurs bras étaient déchirés, ils continuèrent à s'avancer en se faisant un appui de leurs mains.

Ils se trouvaient dans cette position critique, lorsqu'un clapotement sourd et l'agitation de l'eau ne leur permirent pas de douter de l'approche du flot. Tous deux se crurent perdus. Quelque temps auparavant, deux prisonniers surpris par la mer montante avaient trouvé un tombeau dans cette boue fétide. Surpris comme ces malheureux, le flot eût infailliblement passé sur eux comme un linceul. Ils ne se trompaient point, c'était le flux qui se précipitait sur leurs traces; mais, le terrain s'étant raffermi, ils eurent gagné le plein de la mer avant lui.

IX.

A TERRE.

Les lueurs du premier matin commençaient à

Digitized by Google

rendre transparentes les ombres; l'horizon oriental se lavait de cette teinte blanchâtre qui précède de quelques instans les couleurs de l'aurore.

Ce fut à travers les demi-ténèbres de cette espèce de crépuscule, que Havas s'efforça de reconnaître, à l'aide des relèvemens qu'il avait faits lors de sa descente à terre, l'endroit de la plage où ils avaient abordé.

Sa mémoire ne lui rappela d'abord aucun des points que pouvaient distinguer ses regards. Ce ne fut qu'après avoir remarqué un moulin qu'un rideau de saules et de peupliers, et surtout son silence, avaient d'abord dérobé à son attention, que l'ensemble de ce site revint tout d'un coup dans ses souvenirs. Ils étaient sur la partie du rivage voisin de la colonne de Nelson; heureuse circonstance qui plaçait les deux déserteurs dans des parages dont les voies détournées étaient déjà connues de l'un d'eux.

Ils n'avaient aucun instant à perdre, avec chaque minute une chance de liberté se fût évanouie pour eux; ils s'empressèrent donc de faire disparaître la vase dont la dernière partie de leur trajet avait couvert tout leur corps. Une haie vive, près de laquelle ils étaient alors, fut franchie; ils se trouvèrent dans une prairie qu'arrosait un fort ruisseau.

Après s'être roulés dans l'herbe haute et épaisse que l'orage de la veille avait abondamment mouillée, ils s'approchèrent des bords du courant pour y laver leurs pieds et achever leur toilette.

Les bottes dans lesquelles leurs vêtemens avaient été renfermés avec soin furent aussitôt ouvertes; un instant après, les deux pauvres captifs se trouvaient transformés en deux élégans dandys.

Ils se mirent aussitôt en route.

Le désir de faire perdre leur trace à la police anglaise leur fit préférer d'abord les sentiers écartés aux grands chemins. L'exactitude avec laquelle des poteaux portant l'indication des routes se trouvent placés dans tous les carrefours, favorisa singulièrement la rapidité et la sûreté de leur fuite.

Quatre heures de marche à travers un pays dont la fécondité que concourait à développer la force de son terroir, et dont surtout son admirable culture fait un vaste jardin, leur suffirent pour atteindre la grande route de Portsmouth à Londres. Ils la suivirent durant une heure avant de rencontrer une auberge dans laquelle ils pussent déjeuner. Une hôtellerie d'une assez belle apparence s'étant enfin offerte à eux, ils se hasardèrent à y entrer.

Malgré la pureté d'accentuation avec laquelle l'un et l'autre, Souville surtout, parlaient anglais, Havas appréhendait ce moment, dans la crainte que l'œil observateur des Anglais ne parvînt à pénétrer leur nationalité à travers leur accoutrement de gentlemen.

Ils sortirent avec bonheur de cette nouvelle épreuve; leur anglicanisme ne souleva pas le plus léger soupçon. Après un repas dont les fatigues de la nuit leur faisaient vivement sentir le besoin, ils se mirent joyeusement en route. Une sécurité de plus, un énergique appétit de moins, furent pour eux un double moyen de franchir rapidement l'espace qui les séparait encore de Petersfield. Ils y passèrent la nuit sans encombre, mais non sans crainte. Le lendemain une chaise de poste les conduisit à Brighton, où la présence du duc d'York avait attiré un grand concours de curieux, ce qui permit aux deux Français d'examiner le port et d'étudier le littoral sans attirer l'attention sur eux. N'ayant pas trouvé sur ce point les ressources qu'ils en attendaient pour leur évasion, ils résolurent de suivre à pied la côte pour gagner Folkstown, refuge ordinaire des smogleurs.

Souville se rappelait avoir rendu un service signalé à un capitaine de ce port qu'une tempête avait jeté sur la côte de France et qui avait dû à son intervention de n'être pas retenu prisonnier : il lui avait même fait restituer son bâtiment qu'on voulait confisquer.

A leur arrivée à Folkstown, ils s'enquérirent de lui et furent assez heureux pour le rencontrer. A peine Souville s'était-il montré, que M. J. P., le reconnaissant sous son déguisement, lui dit : « Je ne me trompe pas, vous êtes mon libérateur? — Soyez le mien aujourd'hui, répondit Souville. Nous nous sommes évadés des pontons de Portsmouth, mon compagnon et moi. Pouvez-vous faire quelque chose pour nous? »

X.

GÉNÉREUX ACCUEIL.

Il s'empressa de faire entrer les deux Français dans sa maison, où il les présenta à sa famille, dont ils reçurent l'accueil le plus gracieux et les attentions les plus affectueuses.

Lorsqu'un repas improvisé, et cependant abondant et délicat, leur eut été servi, on voulut connaître l'histoire de leur désertion.

« Ma foi, leur dit leur hôte, j'avais reconnu votre patrie à votre démarche. En vous voyant frapper à cette porte, je vous avais pris pour des officiers de *la Licence*, actuellement mouillée à Dunscump, qui s'enquéraient d'une auberge dont la cour touche nos jardins. Si j'ai un reproche à vous faire, c'est de ne m'avoir point écrit de votre ponton, d'où, Dieu me damne! j'eusse bien trouvé moyen de vous faire sortir. Mais vous devez être fatigués; j'ai fait préparer des lits, allez donc

Digitized by Google

vous reposer, et soyez certains que vous êtes sous ce toit aussi en sûreté que si vous dormiez chez vous. »

Il était deux heures de la relevée lorsque le lendemain ils se réveillèrent. Ils crurent, en se dégageant de ce sommeil, sortir d'une douce léthargie : leur sang coulait plus calme et plus frais, leur tête leur semblait plus légère. L'action d'un bain préparé d'avance vint encore compléter cette impression de bien-être.

Tout avait été prévu pour eux, leurs désirs aussi bien que leurs besoins.

Du linge et des vêtemens avaient été substitués à leurs effets qu'avait souillés et déchirés leur pénible voyage. Un déjeuner les attendait dans le salon, où leur hôte les présenta à quelques capitaines, amis dévouée de la maison. On leur lut à l'article *Portsmouth*, dans la gazette du jour, un article sur leur évasion, où le journaliste annonçait que, bien que toutes les probabilités fissent penser qu'ils avaient été engloutis par la mer montante, une récompense de dix guinées était promise à ceux qui parviendraient à les arrêter, en cas toutefois qu'ils eussent gagné la terre.

Les cinq jours que les deux officiers français passèrent dans cette famille, s'écoulèrent pour eux au milieu des attentions et des prévenances les plus délicates dont ils ne cessèrent pas un instant d'être l'objet. « Je ne puis décrire, nous dit le docteur Havas, les soins que cette estimable famille et ses amis nous prodiguèrent ; le souvenir en est si profondément gravé dans mon cœur, que le temps n'a pu et ne pourra jamais l'affaiblir ! »

Le capitaine J. P... leur annonça enfin que l'embarcation sur laquelle ils devaient essayer de gagner la côte de France était préparée, et que la vigie qu'il avait postée sur une hauteur du rivage pour signaler la position des bâtimens de guerre, n'avait, depuis le matin, aperçu aucun croiseur. Le temps était beau, le vent favorable ; tout, excepté la lune, concourait donc à favoriser leur départ. Ils résolurent de le tenter le soir même.

Leur hôte, prévoyant jusqu'au cas où ils auraient été repris, voulut leur faire accepter vingt-cinq guinées ; mais son obligeante insistance ne put triompher de leur refus.

« Si nous atteignons notre pays, lui répondirent-ils, votre argent nous est inutile ; si le malheur veut que notre entreprise échoue, nous vous promettons d'accepter l'offre généreuse que vous nous faites. »

Après un dîner où Havas et Souville se trouvèrent réunis pour la dernière fois avec cette famille et ces hommes généreux auxquels les attachait tant de reconnaissance, ils quittèrent cette maison hospitalière pour descendre vers le port. Souville donnait le bras à la dame, Havas avait offert le sien à la sœur, M. J. P... et trois amis marchaient à côté d'eux.

XI.

EN MER.

Il était alors neuf heures du soir. La clarté de la lune et des étoiles avait remplacé les lueurs mourantes du crépuscule ; pas un nuage au ciel ; la brise de la nuit répandait dans l'air une douce fraîcheur.

Ils atteignirent le bord de la grève. Un beau canot de vingt pieds de quille, se balançant sous son élégante mâture, au branle régulier des lames, qui, en passant sous lui, semblaient se gonfler pour le caresser, attendait, amarré à la jetée, l'arrivée des deux Français.

Il fallut se dire adieu. Ce fut un moment que l'impossibilité d'exprimer les sentimens qu'ils avaient dans le cœur rendait pénible pour les prisonniers français. Après avoir pressé avec émotion les mains de ces amis dévoués qui n'avaient pas craint de s'exposer à la déportation pour les secourir, Havas et Souville s'élancèrent avec J. P... dans une petite nacelle qui les transporta à bord de la chaloupe.

J. P... hissa lui-même la voile, et les quitta en leur souhaitant tout succès. Souville prit alors la barre du gouvernail, Havas passa sur l'avant pour veiller, et l'embarcation attaqua la mer avec tant d'ardeur, que les deux déserteurs conçurent l'espoir d'atteindre la plage française avant le jour.

Les premières heures de navigation ne furent troublées par aucune alarme. Le beau canot, dont un joli frais gonflait la voile, glissait à la clarté des astres sur cette mer que faisait palpiter la brise.

Vers onze heures Havas, ayant aperçu les feux de Douvres sous leur hanche de bâbord, en avertit Souville. Un instant il distingua également un navire qui voguait à leur rencontre. S'élançant aussitôt à la drisse de la voile, il l'amena ; puis prenant un aviron, il dit à Souville d'en faire autant pour soutenir leur embarcation à la mer. Le bâtiment ayant passé sans les voir, ils réinstallèrent leur voile et continuèrent tranquillement leur route.

La brise se maintenant fraîche, le canot continuant à filer un bon loch, ils se trouvèrent, vers trois heures du matin, à une portée de pistolet des falaises de Blancy.

La marée favorisant leur marche, Havas et Souville ne voulurent point mettre leur canot à la côte, ils préférèrent gagner le havre de Calais, où les portait le flot.

Il pouvait être quatre heures et demie lors-

Digitized by Google

qu'ils donnèrent dans les jetées de ce port, à la force avec laquelle renvoyait le jusant ne leur permit d'entrer que halés avec une ligne qui leur fut jetée par des pêcheurs.

Cette circonstance donna le temps à la famille de Souville d'accourir le recevoir ; mais un incident assez étrange les retint quelques instans encore séparés. L'autorité, qui s'était transportée sur les lieux, vint jeter son *veto* sur le débarquement des deux prisonniers. Il eût fallu lui produire un passe-port, sans doute visé par l'amirauté d'Angleterre ; mais la surprise que les bizarreries de ces prétentions policières avaient excitée dans la foule, plus nombreuse à chaque instant, faisait place à un mouvement d'indignation qui éclatait déjà dans les murmures. L'autorité se vit forcée, au mépris de ses exigences légalement stupides, de rendre les deux déserteurs aux embrassemens de leurs amis.

FULGENCE GIRARD.

LA

Goëlette l'Industrie.

Si l'humanité et le dévouement que les navigateurs français et anglais ont toujours déployés dans leurs rapports avec les populations sauvages sont une des gloires les plus incontestables et les plus pures que la marine ait tirées des voyages d'exploration et de découverte, l'on ne peut nier également que cette bienveillance, qui n'exclut nullement la fermeté, n'ait été le mode d'action le plus puissant et le plus certain pour nouer des rapports pacifiques avec ces nations, qu'irritent et effarouchent les sévices. Une expérience terrible viendrait, au besoin, démontrer par des faits, la vérité de cette assertion.

Le marin doit toujours se rappeler, dans ces expéditions lointaines, que sa mission est avant tout une œuvre de science et de civilisation, et non pas une campagne militaire ; qu'il doit apparaître sur ces plages éloignées comme ces nautonniers égyptiens, tyriens et grecs, qui ont tour à tour implanté sur la rive méridionale de l'Europe les rameaux de la civilisation orientale, et fondé des républiques florissantes sur des rivages où régnait la barbarie avant eux, et non pas s'y précipiter comme ces avides vice-rois espagnols et portugais, qui se ruèrent sur le Nouveau-Monde pour en exterminer les populations, et rapporter de l'or ensanglanté du milieu de ses ruines. C'est par l'industrie, et non point par le sabre, qu'il doit faire ses conquêtes. C'est en les éclairant et en les fécondant, et non point en massacrant les populations indigènes, qu'il doit exploiter les pays qu'il ajoute au monde connu, les peuples qu'il fait entrer dans la grande famille humaine.

Si quelquefois un crime appelle une répression prompte, la gravité de cette répression doit toujours être en rapport avec la gravité du crime lui-même. Ces peuples en reconnaissent alors la justice, et leurs passions même fléchissent sous ce châtiment, qui s'offre à leur raison avec la modération, mais aussi l'inflexibilité du droit.

Si, au contraire, l'Européen, usant contre ces populations de la supériorité de la poudre et de l'omnipotence du canon, s'abandonne à ses emportemens, le sauvage, dont les instincts ne voient dans ces exécutions que vengeance et férocité, répond à la guerre par la guerre, et le sang finit toujours par être payé par le sang. Nous n'en voulons citer qu'un récent exemple.

Dans le courant du mois de février 1826, *l'Eléonore*, joli navire de dix pièces de canon et de cinquante-cinq hommes d'équipage, jeta l'ancre dans une baie de Mooni, une des îles de cet archipel Sandwich, auquel la mort de Cook a donné une si funeste célébrité (1).

Mouillé sous la protection d'une côte élevée, qui, s'avançant de chaque côté de la baie en un promontoire hardi, offrait l'apparence d'un nageur dont les bras se repoient pour prendre un élan, *l'Eléonore* attendit que la goëlette *l'Industrie* vînt la rejoindre.

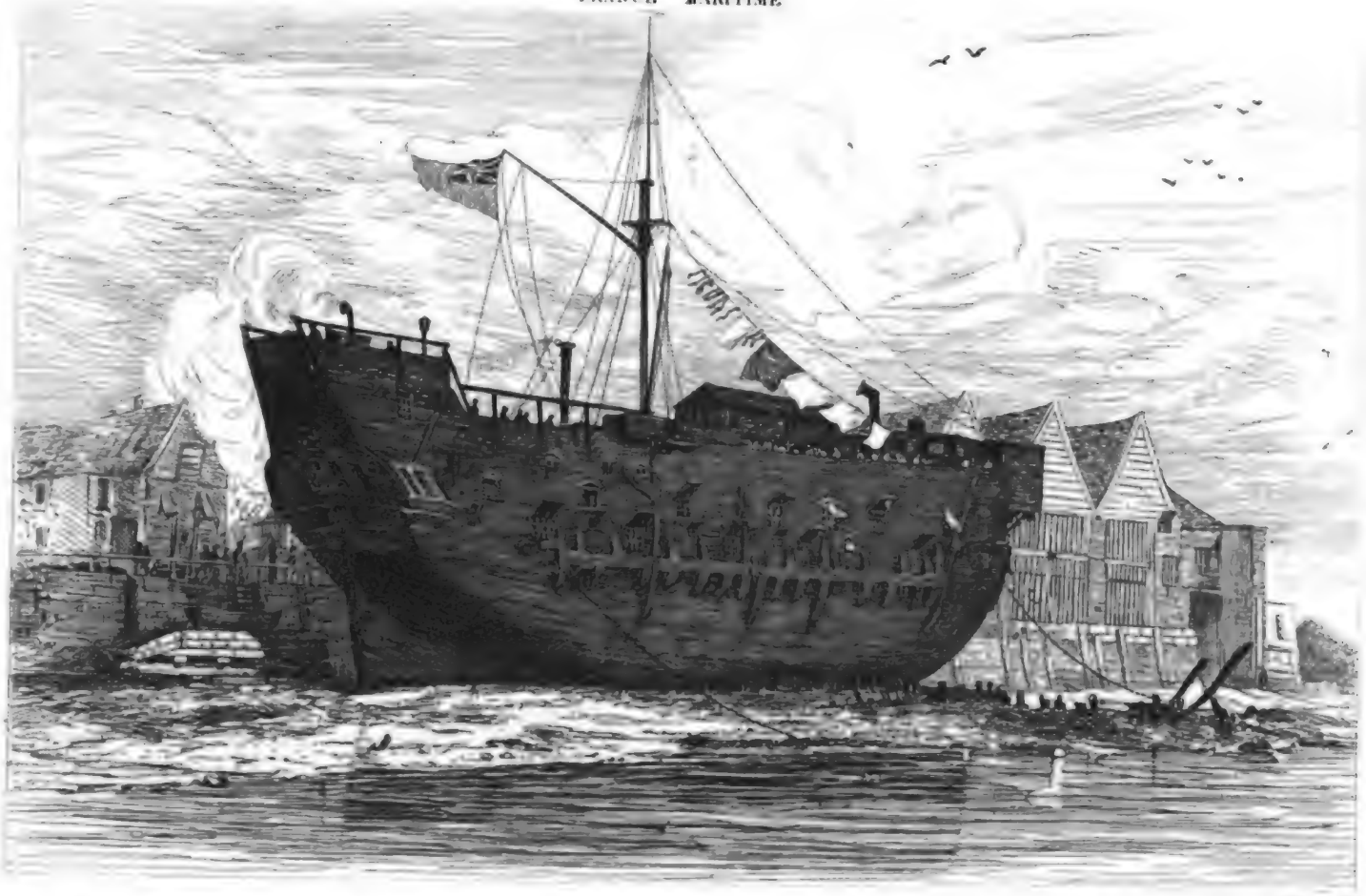
Ces deux navires, appartenant à l'un des ports des États-Unis d'Amérique, faisaient le commerce de la pelleterie dans ces mers, et devaient opérer leur retour de conserve. L'un était commandé par le capitaine Metcalf, l'autre par son fils.

L'Eléonore, ayant passé quelque temps sur cet ancrage sans qu'aucun indice hostile justifiât les mesures de prudence qu'elle avait fait d'abord présider à ses relations avec les naturels, laissa tomber ses précautions. Elle ne tarda point à s'en repentir. Un des canots qui faisaient le service régulier entre le navire et la plage disparut un jour avec les deux marins qui le montaient.

M. Metcalf descendit lui-même à terre pour s'entendre avec le souverain de l'île, et diriger en personne les recherches. Tout fut inutile ; on n'obtint aucun indice sur le sort des deux matelots. Dans cette position, le capitaine de *l'Eléonore* promit une récompense à celui qui pourrait lui donner des renseignemens. Ce ne fut qu'après plusieurs jours que quelques insulaires vinrent lui rapporter les débris de l'embarcation, avec quelques détails qui ne lui permirent point de douter que ses deux hommes n'eussent été mas-

(1) La gravure de cette livraison représente le vaisseau que montait alors cet illustre navigateur. Les Anglais le conservent comme un monument national.

Digitized by Google



Lebeux sculp.

Vaisseau monté par le capitaine Cook dans son dernier voyage.

Paris Imp. Chardon Jne & fils, r. Racine 3

Digitized by Google

sacrés à la suite d'une contestation avec les habitans.

Il sembla déplorer ce malheur, mais renoncer à venger un meurtre dont la cause et la justification échappaient à l'appréciation comme au châtiment.

Les relations des naturels avec *l'Eléonore*, que la crainte avait quelques jours, sinon rompues, du moins beaucoup ralenties, s'étant renouées insensiblement, les insulaires qui avaient apporté les débris du canot crurent pouvoir sans danger réclamer la récompense qui leur avait été promise. Cette demande ne parut point surprendre M. Metcalf.

« C'est juste, dit-il, vous allez la recevoir dans un instant. »

Et, appelant l'officier de quart :

« Olivier !

— Plaît-il, capitaine ?

— Faites ranger toutes ces pirogues à un quart de portée de pistolet sous notre batterie de bâbord.

— A l'instant, capitaine. »

Le jeune homme s'empressa de faire exécuter ce commandement, ce en quoi il fut vivement secondé par les trois *Moonois*, qui jugeaient la récompense promise d'autant plus considérable, que le capitaine voulait mettre plus de solennité à la leur donner. Quelques minutes suffirent à déployer en demi-cercle la ligne de pirogues dans la position indiquée.

Pendant ce mouvement extérieur, le capitaine donnait de nouveaux ordres dans la batterie. L'officier de quart était à peine de retour à bord, que les sabords furent tout d'un coup ouverts, et qu'une volée des canons chargés à balles et à mitraille écrasa cette flottille de barques, et couvrit la mer ensanglantée de cadavres et de débris.

Près de deux cents insulaires furent victimes de cette répression atroce, qu'une nouvelle atrocité ne devait point tarder à venger.

La première pensée des insulaires fut de s'emparer de *l'Eléonore* et d'en massacrer les matelots.

Le projet fut conçu avec une audace et une prudence qui en eussent assuré le succès, si le chef de l'île ne se fût opposé à son exécution.

Les naturels devaient continuer de commercer avec le navire, et profiter du moment où une partie de l'équipage, montée dans les mâts, eût été occupée à déployer les voiles, — opération que la saison des pluies régnante alors nécessitait fréquemment, — pour jeter à la mer le peu d'hommes qui, durant ce travail, restaient sur le pont, certains de triompher aisément après de ceux qui seraient montés sur les vergues.

L'intervention du roi de l'île, effrayé du châtiment que pouvait attirer sur lui cette tentative, en empêcha seule la réalisation. Mais ce prince ne pouvait se trouver sur tous les points du rivage à la fois; aussi, au moment même où son influence écartait de *l'Eléonore* les projets de mort tramés contre elle, la haine excitée par M. Metcalf éclatait-elle dans une anse voisine sur la goëlette commandée par son fils.

Le temps était d'une sérénité et d'un calme que n'altérait aucun nuage dans le ciel, aucun souffle dans l'air, aucune lame sur la surface de la mer, unie comme une glace.

L'Industrie, qui avait long-temps essayé d'aider l'impuissance de ses voiles par la force des avirons, avait fini par serrer ses brigandines, et, s'étant avancée dans une crique étroite et verte où venait se décharger une rivière, y attendait que la fin du jour donnât quelque force à la brise pour recommencer son sillage.

Les pirogues des insulaires, doublant les deux pointes de la baie, ou se détachant du rivage même, eurent dans un instant entouré le bâtiment américain. Les chefs s'en approchèrent pour offrir des présens, les autres pour vendre des fruits et des porcs vivans, qu'ils donnèrent à vil prix.

Ces démonstrations ne tardèrent point à capter la bienveillance du jeune capitaine, qui, ne soupçonnant point que ces signes d'amitié pussent cacher des projets sinistres, permit à ces indigènes de monter à son bord. Dans un instant le pont de la goëlette en fut couvert.

La bonne intelligence régna d'abord entre eux et les cinq matelots. *Fernell*, qui remplissait sur *l'Industrie* l'emploi de contre-maître, avait pourtant déjà remarqué quelques symptômes alarmans dans les dispositions de cette foule, lorsqu'il aperçut un de ces sauvages, qu'à sa hauteur, sa force musculaire et ses ornemens, on pouvait regarder comme leur chef, saisissant dans ses bras le capitaine et le précipitant par-dessus le bord.

Fernell avait un pistolet à la ceinture. Une balle siffla aussitôt aux oreilles de l'insulaire ; mais, saisi lui-même, ainsi que ses autres compagnons, il fut comme eux jeté à la mer, où les *naturels*, qui étaient restés sur les pirogues, s'efforcèrent de les tuer à coups de pagaies. Quatre, en effet, finirent, après une lutte qui ne fit que prolonger leur agonie, par disparaître dans une mer rougie de leur sang. Fernell seul, étant parvenu, après des efforts inouïs, à se réfugier dans une barque où se trouvait un vieillard, fut arraché par l'influence de cet homme à la rage de ses meurtriers.

DELASIER.

Digitized by Google

Madame Denoyer.

AVENTURE DE MER.

1766.

Par une de ces belles soirées de décembre,— soirées douces, tièdes et parfumées, qui suivent la saison de l'hivernage dans la nature caraïbe, — une jeune femme, assise sous un berceau, que formaient avec de belles lianes en fleurs plusieurs pieds de jasmins jaunes, dont les jets déliés, se guindant jusqu'au sommet d'un bouquet d'*ourrates*, allaient mêler des fleurs d'or à leur feuillage embaumé, semblait plongée dans une de ces rêveries apathiques qui naissent d'un ennui chronique ou d'une longue souffrance.

En vain son mari cherchait-il dans sa tête et dans son cœur les plus douces émotions et les plus rians espoirs pour dissiper cette sombre tristesse; en vain appelait-il à son aide les affections les plus puissantes sur le cœur d'une femme: c'était à peine si ses paroles parvenaient à faire passer sur les lèvres de celle à laquelle il les prodiguait un de ces vagues mais dolens sourires, qui démontrent mieux que les protestations les plus longues l'impuissance de ces consolations.

« Sois raisonnable, mon amie, lui disait-il; tu » sais que notre séjour en ces lieux n'est point un » exil éternel; l'exploitation de ces terrains fé- » conds peut, en quelques années, tripler notre » fortune; ces vastes savanes sont déjà couvertes » de plantations qui ne peuvent tarder à réaliser » nos espérances. Vois ces champs de cannes on- » doyer sous la brise comme une mer de verdure » dont leurs aigrettes argentées semblent l'é- » cume. Respire les parfums que le vent nous » apporte de ces plans de cafiers fleuris. »

Mais la jeune femme, que le mal du pays rongeait au cœur, reportait toujours ses yeux sur la crique,— où une petite goëlette démâtée se berçait au branle des lames comme un nid d'alcyon ou de satanique, — et un profond soupir s'échappait alors de son sein.

M. Denoyer, dont l'existence languissante de cette femme aimée assombrissait le caractère, lui prit alors la main avec tendresse: elle reporta ses regards mélancoliques sur lui.

« Et puis, continua-t-il, nos plus douces affec- » tions ne nous ont-elles pas suivi sur cette plage; » la vue de nos enfans ne suffit-elle pas à ton » bonheur ?— Vois-les, ces chers enfans, comme » ils se développent; comme leurs joues se colo- » rent au milieu de cette puissante nature, de » cette belle nature où tout est fleur jusque dans » le plumage des oiseaux, où tout est harmonieux » jusqu'au frôlement de l'air à travers les touffes » de fleurs. »

Ce disant, il lui montrait du geste et des yeux un jeune enfant qui, sautillant et joyeux, poursuivait, à l'ombre des plantains et des palmiers, ces beaux scarabées des régions torrides, diamans de l'air, qui semblent emprunter au soleil tropical les plus riches couleurs de ses rayons; et plus près d'eux une jeune négresse qui, assise sur une herbe épaisse, tenait sommeillant entre ses bras, un autre enfant tout jeune, et frais, malgré sa nature créole, comme les plus frais enfans de notre zone tempérée.

« Comment donc, ajouta-t-il encore, cette ha- » bitation neuve, qui s'harmonise si bien avec » cette nature, la naissance de notre petite Marie, » ne l'a-t-elle pas consacrée à tes yeux ? »

Et la jeune femme, heureuse un instant de ce bonheur de mère où s'efface toute souffrance, oubliait ce long ennui, qui ne tardait pas pourtant à venir la reprendre.

Cette scène se renouvela bien des fois avant de déterminer M. Denoyer à sacrifier aux désirs de sa femme les puissans intérêts qui le retenaient à Samana. Il entreprit d'abord de dissiper cette atonie par des promenades dans les parties les plus curieuses de cette magnifique baie de Saint-Domingue; mais son épouse ne trouva dans ces promenades que de la fatigue, et le marasme où elle était plongée fit de nouveaux progrès.

Ce fut alors que, redoutant qu'un plus long séjour dans ces lieux ne lui devînt fatal, il s'empressa, malgré les pertes que cette opération devait faire subir à sa fortune, de réaliser ses nouvelles plantations, et se disposa à regagner le Cap-Français, dont il était parti dix-huit mois auparavant.

La petite goëlette, qui les avait déposés sur ces bords, fut réparée des avaries que le choc des lames et le roulis sur les grèves avaient causées à sa carène. Les deux mâts se dressèrent sur le pont, avec leurs flèches légères jouant les mâts de hune. Tout ce que possédait M. Denoyer fut bientôt arrimé dans la cale. La petite embarcation, espalmée avec soin, allait prendre la mer, lorsque le capitaine Verrier, prêt, comme le planteur français, à quitter cette baie espagnole, vint à son habitation avec deux matelots.

Les derniers temps de l'hivernage avaient été très-durs. Dans un des ouragans qui s'étaient succédé avec une violence si dangereuse sur cette mer tigrée d'îles et de rochers, un brig anglais avait été jeté sur cette côte; huit hommes de son équipage étaient parvenus à gagner la terre.

Le capitaine Verrier, ne pouvant, à cause de l'encombrement de son navire, se charger de tous ces naufragés, qui demandaient à être transportés sur un point colonial dont les rapports leur permissent de gagner un établissement anglais,

Digitized by Google

venait prier M. Denoyer d'en prendre deux à son bord.

Bien que le planteur créole eût engagé depuis long-temps deux matelots qui devaient suffire à la manœuvre de son léger bâtiment, il s'empressa d'accueillir la demande qui lui était faite, regardant la réception de ces deux naufragés comme un devoir d'humanité.

Sa générosité ne s'arrêta pas même à leur accorder un passage sur son bord ; il se pressa de mettre à leur disposition le linge et les vêtemens dont, vu leur dénûment complet, avaient besoin ces malheureux.

Cet incident suspendit de quelques jours le départ. Ce ne fut que dans les premiers jours de mars que la goëlette, mettant au vent ses deux brigandines et son foc, traça son sillage sur les eaux de cette baie, dont un fond de sable et de rochers marbrait la surface bleuâtre.

Cette anse vidée avec succès, malgré les dangers qu'offre sa sortie, l'embarcation suivit ce littoral si pittoresque, soit que ses plaines et ses versans boisés, dont l'éloignement dégrade les plans de verdure, aillent se fondre avec le ciel, ou que ses mornes et ses pitons se profilent sur un fond bleu vif.

La goëlette étant arrivée à la hauteur d'une habitation de Manuel Rorgne, les deux matelots français firent remarquer à M. Denoyer l'inutilité à laquelle l'expérience des marins anglais réduisait leur présence à son bord, et le prièrent de les mettre à terre, ne réclamant aucune autre rétribution que les avances qu'ils avaient reçues sur le prix de leur engagement, — la moitié à peu près de la somme qui devait leur revenir.

M. Denoyer y consentit ; mais comme il ne voulait point faire payer aux naufragés l'hospitalité qu'ils recevaient sur son navire, il leur promit pour récompense de leur peine les émolumens dont les deux Français faisaient abandon. Tant de générosité devait éveiller une singulière reconnaissance dans l'âme de ces malheureux.

La goëlette continua de glisser le long de la côte sur une mer unie, où elle n'avait à se garer que des brises qui tombaient de temps en temps des ravins que laissaient entre elles les montagnes, ou à lutter contre les courans qui eussent pu l'affaler sur des rochers. Aucun de ces accidens ne troubla sa navigation, que favorisèrent autant la quiétude et la sérénité du ciel que la douce brise qui s'abaudissait en s'alizant dans le sud-est.

Sur le soir elle jeta l'ancre par le travers du point de la côte septentrionale, nommé *Grigri* par les marins. Une habitation, occupée par les Espagnols, leur fournit des provisions fraîches pour le souper.

La brise, au lieu de fraîchir comme de coutume avec la soirée, était complétement tombée à l'entrée de la nuit. La mer, dont la clarté scintillante des étoiles semblait velouter la couleur azurée, s'étendait sur ses attérages sans autre mouvement que la ride légère qu'y traçait une houle insensible, sans autre murmure que le léger clapotement du flot sur les rochers, ou son bruissement plus léger encore sur le sable : — c'était une mer d'huile, comme le disent avec tant de vérité les marins.

L'atmosphère était si pure et si tiède, que M. Denoyer ayant fait dresser un tantelet sur cette belle nuit au milieu des feuilles de palmier dont il avait fait entourer cette partie du navire.

Madame Denoyer se coucha sur un des matelas avec ses enfans, son mari s'étendit sur l'autre, qu'il avait placé à ses pieds ; — les deux Anglais reposèrent sur l'avant.

Le premier sommeil fut paisible : ce ne fut que vers minuit qu'il fut un instant interrompu par les cris de la petite fille, que nourrissait encore la jeune mère créole. La négresse, couchée auprès d'elle, ayant tiré du lait d'une chèvre embarquée pour l'allaiter, l'enfant, la domestique et la mère se rendormirent aussitôt.

Le sommeil de madame Denoyer avait repris sa première profondeur, quand elle en fut arrachée en sursaut par un bruit sourd, qui lui parut être celui d'un coup de hache asséné sur le lit de son mari.

Elle écouta : — Un soupir plaintif se fit entendre.

« Hippolyte ! » s'écria cette femme, que ses appréhensions venaient de saisir d'un tremblement glacé.

Point de réponse.

« Catherine ! — s'écria-t-elle aussitôt d'une voix où avait passé tout son effroi. — Voyez donc ! Qu'y a-t-il ? »

Comme au même instant elle s'était soulevée péniblement en se faisant un appui de ses deux mains, l'Anglais John s'élança furieux contre elle, la menaçant de la tuer si elle faisait le moindre mouvement.

La pauvre femme retomba sur son oreiller, sans donner d'autres signes de vie que l'agitation spasmodique où se roidit et se tourmenta tout son corps. Le misérable retourna alors achever sa victime.

Après ce meurtre, le cadavre, ainsi que le matelas ensanglanté, furent jetés à la mer, et les deux assassins, l'un prenant la barre, l'autre orientant les voiles, gouvernèrent pour cingler vers la Nouvelle-York.

La négresse, fondant en larmes, s'était approché de sa maîtresse, et lui prodiguait le peu de secours qu'elle pouvait lui donner dans leur triste état. Ce ne fut que long-temps après le lever du soleil que la malheureuse épouse reprit connaissance, et avec la connaissance le sentiment de la position affreuse où la laissait, sur cette barque, l'assassinat de son mari.

John, s'étant alors approché d'elle, vint mettre le comble à son crime par une atroce ironie.

« Soyez sans crainte, madame, il ne souffre plus maintenant. »

Et, tirant une lame de poignard, il lui demanda les clefs de leurs coffres et les armes qu'avait son mari.

Madame Denoyer les lui remit aussitôt. Les recherches que firent les deux Anglais pour trouver de l'argent furent vaines. Par la cession que le planteur créole avait faite de son habitation, le payement ne devait s'effectuer qu'au Cap-Français, en termes annuels; M. Denoyer ne le leur avait point caché.

« Pourquoi donc l'avez-vous assassiné? vous saviez qu'il n'avait point d'argent! leur dit avec désespoir la malheureuse créole lorsqu'ils reparurent sur le pont après leur exploration inutile. Vous le saviez; il vous l'avait dit....

— C'est un malheur, répondit John, avec un sang-froid féroce; mais c'est égal, l'embarcation est jolie!

— O mon Dieu! » s'écria-t-elle en cachant sa tête dans ses mains; et l'infortunée laissa éclater ses sanglots.

La vue de cette douleur adoucit ces misérables, qui avaient déjà reculé devant l'effusion d'un sang inutile. Young, l'autre Anglais, lui dit même de ne pas se chagriner; que, loin de vouloir lui faire du mal, il la débarquerait avec sa famille sur la première terre française. Ils lui laissèrent après toute liberté de se livrer à ses regrets.

La nuit vint; mais loin de calmer les inquiétudes de ces femmes, elle ne fit que doubler leurs terreurs. Madame Denoyer ne pouvait détacher ses yeux des traces de sang laissées sur le pont par le meurtre de son mari, que pour les porter sur ses enfans; et alors sa douleur, toute poignante qu'elle était, disparaissait dans ses craintes.

Une contestation entre les deux Anglais vint jeter un nouvel effroi dans son âme. Quelques mots de John lui firent redouter d'être réservée à un outrage auquel elle eût préféré la mort. L'énergique résistance d'Young, dont le cœur n'avait point perdu tout sentiment d'honneur et d'humanité, la préserva de ce dernier malheur.

Après cette discussion violente, les deux Anglais, dont une navigation de nuit, dans ces eaux dangereuses, eût nécessité la surveillance, mirent la goëlette à la cape et se couchèrent sur l'avant.

Madame Denoyer, dominée par ses douleurs et ses craintes, eût essayé vainement de prendre quelque repos sur ce navire encore taché du sang de son mari; l'irritation fiévreuse dans laquelle l'avait plongée cette journée d'angoisses la força même de rester sur le pont, où l'air de la nuit rafraichit un peu sa tête et son sang.

Assise avec sa bonne négresse près du matelas sur lequel reposaient ses deux enfans, elle laissa passer les heures du sommeil, plongée dans une lourde apathie.

La nuit fut calme et sereine; la brise, quoique faible, eut pourtant une âpreté qui saisit vivement la jeune créole, dont le corps était prédisposé par la souffrance à ressentir plus vivement les impressions du froid.

Le jour vint. — Le soleil commençait à éclairer la partie de l'horizon où s'était, après leur changement de course, noyée la côte de Saint-Domingue, lorsque les deux marins rétablirent la voilure et la marche du navire, pour le porter vers la destination qu'ils avaient prise pour but de leur navigation la veille.

Après cette manœuvre, madame Denoyer ayant rappelé à Young la promesse qu'il lui avait faite de la déposer avec sa famille sur un des points de notre territoire colonial, celui-ci lui offrit de la conduire, dans une pirogue, au Cap-Français.

Ce trajet dut sembler presque impraticable à cette femme, bien qu'elle fût étrangère aux habitudes de la marine, et cependant elle accepta cette proposition. L'incertitude où restait sa destinée, tant qu'elle se trouvait placée sous la discrétion de ces deux hommes; la terreur où l'avait jetée la pensée seule de leur brutalité; les souvenirs et les images que mettait toujours sous ses yeux et dans son cœur la vue de ce navire, tout concourut à lui imposer cette détermination.

La pirogue fut mise à la mer.

C'était une de ces barques étroites, faites avec un tronc d'arbre creusé, que les nègres de nos colonies occidentales ont empruntées aux anciennes populations caraïbes, et que leur petitesse ne rend guère propres qu'au service des côtes.

Une couverture de laine, quatre galettes de biscuit, un baril contenant à peu près quatre pintes d'eau douce, six œufs, quelques morceaux de porc salé y furent déposés, et John invita la famille à y descendre.

Un nouvel outrage attendait encore madame Denoyer. Ce ne fut qu'après l'avoir fouillée, de la manière la plus indécente et la plus brutale, qu'ils lui permirent de descendre; et lorsqu'elle eut pris place dans ce canot, loin d'y passer avec elle pour le diriger vers la colonie française, comme on le lui avait promis, John poussa la nacelle au large, et, abandonnant cette malheureuse famille en pleine mer, sur ce frêle esquif, lui cria de se recommander à la grâce de Dieu.

Ainsi délaissée avec ses enfans, hors de la vue d'aucun rivage, ignorant tout moyen de diriger leur embarcation, cette pauvre mère adressa en vain aux deux assassins toutes les supplications que lui inspira son désespoir; mais la distance ne permit bientôt plus aux Anglais d'entendre ses

Digitized by Google

prières et de voir couler ses larmes : une heure après, ils avaient même disparu à ses yeux.

Cette femme, qui avait supporté, avec un courage qu'elle n'eût pu auparavant soupçonner en elle, toutes les tortures qu'elle avait eues à subir tant qu'elle avait cru, par cette force d'âme, concourir à sauver ses enfans, ne put résister à ce dernier coup, qui vint dissiper tout espoir dans son cœur : elle tomba dans un évanouissement, d'où sa fidèle esclave ne put la tirer, après avoir épuisé les faibles secours qu'elle pouvait lui donner, qu'en lui baignant les tempes avec un mouchoir trempé dans la mer.

Elle revint à la vie pour ressentir toutes les appréhensions de la mort cruelle qui les attendait sur cette mer, soit qu'une tempête ensevelit leur barque dans les flots, ou que la faim vînt les moissonner tour à tour par ses lentes souffrances.

Les approches d'une nuit, que l'élévation croissante de la brise rendait plus effrayante, doubla les alarmes et les dangers de leur position.

Le ciel s'était sur le soir chargé de lourds nuages, qui ne tardèrent pas à rendre l'obscurité complète; la houle, dont la force du vent avait gonflé les longues barres, commençait à franger d'écume leurs crêtes. Le faible canot, tantôt porté sur leur croupe, tantôt caché dans leur vide, était menacé d'être englouti à tout moment : ce malheur parut même un instant inévitable. Une lame ayant déferlé contre la pirogue, gâta les provisions et faillit la combler d'eau ; mais l'activité et l'intelligence que, durant toute cette nuit, déploya la négresse dans la direction de cette barque, parvint à la soustraire à une catastrophe.

Le vent étant tombé vers le lever du jour, la mer ne tarda point à s'adoucir ; mais ce changement ne fit que leur présenter une plus longue perspective de souffrance. Madame Denoyer, n'apercevant d'autre horizon que celui des flots, recommanda les jours de ses enfans à la Providence.

Cette famille passa ainsi sept jours et sept nuits, luttant sans cesse avec les lames, exposée aux intempéries de la saison la plus rigoureuse de ce climat, sans boissons et sans autre nourriture qu'un peu de viande irritante. Epuisée, moins encore par le dénûment et la fatigue que par l'excès de sa douleur, madame Denoyer avait perdu tout espoir de salut, lorsque la voix de sa négresse vint l'arracher de l'abattement profond où elle était tombée.

« Un navire ! »

Ce mot retentit jusqu'au fond de son cœur et en remua tous les fibres. Cependant, trahie par ses forces, elle roula au fond du canot, lorsqu'elle voulut se lever pour porter ses yeux égarés dans la direction que lui indiquait son esclave.

Une voile s'était effectivement dressée sur leur horizon ; mais l'éloignement permettra-t-il à ce bâtiment de distinguer leur barque, flottant sur les flots comme une bouée? Ce fut quelque temps la crainte de ces infortunées. Le hasard fit qu'il eût alors le cap sur eux.

Une demi-heure après, il était dans leurs eaux.

Madame Denoyer, à qui la certitude du salut de ses enfans avait rendu toute sa force de mère, les tenait dans ses bras, les serrait sur son cœur, les couvrait de ses baisers et de ses larmes. Un danger imprévu faillit pourtant encore les lui ravir. Les lames brisaient avec tant de force contre le navire, que l'accostement de la pirogue pouvait causer sa submersion. Il fallut tout le zèle et tout le courage que déployèrent les matelots pour prévenir ce péril.

Ce bâtiment arriva quelques jours après dans le port de la Nouvelle-Orléans, où madame Denoyer reçut tous les secours auxquels lui donnaient droit ses besoins et ses malheurs. Son premier soin fut d'assurer, par un contrat, la liberté de sa fidèle Catherine, qui, toujours dévouée, ne voulut pas se séparer d'elle.

Toutes les recherches des gouvernemens anglais et français ne purent faire découvrir les deux assassins.

DELASSIZE.

De la Marine

SOUS L'EMPIRE.

Plus on étudie cette lutte désespérée que notre marine, malgré ses revers continuels, prolongea jusqu'à la fin de l'empire, plus on interroge les rares monumens de cette longue crise, les traditions de nos ports et les souvenirs de nos vieux marins, plus aussi l'on reste étonné de l'indifférence avec laquelle nos écrivains ont laissé tant de courage et de dévoûment dans l'oubli.

L'absence d'études générales et sérieuses a constamment tué parmi nous tout ce qui relève de l'intelligence : philosophie, histoire ou littérature. Dès que l'on a découvert une face d'une idée ou d'une époque, on s'arrête, on en décrit tous les accidens, on en reproduit tous les détails ; on semble ne pouvoir s'imaginer qu'il existe autre chose en dehors de l'horizon qu'embrasse le regard ; si, faisant quelques pas au hasard, on vient à découvrir de nouveaux objets, les premières impressions sont toutes puissantes; que ces mêmes choses s'offrent d'abord sous un aspect qui repousse, c'est assez, sans autre examen on se retire, et tout est dit.

Ces réflexions ressortent surtout de la manière dont l'histoire du commencement de ce siècle a jusqu'ici constamment été écrite. Eblouis par l'éclat que nos armées firent jaillir sur elles, en se heurtant contre l'Europe, nos écrivains n'ont songé qu'à suivre de capitale en capitale le vol de nos aigles victorieuses. Non content de retracer les combats, de décrire les marches, d'énumérer les conquêtes, on a voulu consacrer jusqu'aux exploits isolés; tous les échos de la publicité sont restés attentifs pour reproduire les plus légers bruits de gloire, on est descendu des faits aux hommes; la moindre action a eu son Salluste, le dernier soldat a eu son Plutarque, la biographie a servi de complément à l'histoire.

Mais quand la pensée s'est arrêtée sur la marine, comme les premiers événemens qui l'ont frappée ont été deux grands désastres, elle s'est réfugiée au milieu des camps, où semblaient se concentrer tous les succès, s'imaginant sans doute toute lutte sur mer devenue impossible, et tous nos vaisseaux engloutis dans la double catastrophe d'Aboukir et de Trafalgar.

C'est pourtant de ces combats que date l'illustration maritime de cette époque. Ce fut alors que commença cette guerre désespérée où, malgré les escadres dont l'Angleterre bloquait tous nos ports, malgré les flottes nombreuses dont elle chargeait toutes nos mers, nos marins ne cessèrent jamais dans leurs courses d'arborer le drapeau français avec honneur. Si les résultats de ces croisières audacieuses n'ont point été féconds pour le pays, la gloire de tant de dévouement n'en est pas moins pure. Disons-le sans crainte: la marine impériale a fait plus que le pays ne devait attendre d'elle : ses succès, elle les doit à son intrépidité; ses revers furent des nécessités auxquelles ne put la soustraire son courage.

Nous ne pourrions glisser sur ce dernier point sans injustice; il suffit d'interroger notre histoire pour se convaincre que sur mer toute bataille rangée devait nous être fatale; les faits seuls justifieront nos marins des accusations que le journalisme anglais fit sortir contre eux de ces deux défaites.

Pour combattre en ligne, il faut une flotte, et depuis 89 la France n'en a point eu, la France n'a pu en avoir.

Aux époques mêmes où elle a possédé le personnel maritime le plus nombreux et le matériel le plus redoutable, elle n'avait que des vaisseaux et des hommes; mais ni flottes ni matelots.

Notre commerce maritime ayant été anéanti par la perte de nos colonies, la destruction de nos pêches et les innombrables croiseurs de l'Angleterre, les sources d'où sortait le personnel de notre marine militaire s'étaient trouvées taries; on avait été obligé d'avoir recours à la conscription pour armer nos vaisseaux

Or, pour former une flotte, il faut des marins consommés, et les marins ne se forment point en quelques mois; il faut qu'une longue pratique des manœuvres d'escadre leur ait appris l'exécution de ces combinaisons stratégiques qui décident presque toujours de l'issue du combat; il faut enfin des chefs qui sachent coordonner et faire mouvoir ces lignes de vaisseaux. C'est ce qui manqua à la marine de l'empire.

La crise révolutionnaire de 89 n'avait pu renverser les priviléges sans atteindre les hommes dans lesquels ils étaient personnifiés. Bien des intérêts privés furent donc écrasés sous les ruines que causa la régénération sociale; ces intérêts, se changeant en passions, trouvèrent une répression immédiate dans le nouveau pouvoir. La caste dépouillée, ne pouvant résister et ne voulant pas fléchir, dut chercher un refuge dans l'exil.

Tous les grades élevés de la marine avaient été sous la royauté, ainsi que ceux de l'armée, l'apanage exclusif de la noblesse; les chefs seuls sortis de ses rangs avaient pu se former dans ces professions qui exigent l'expérience d'une longue pratique. L'émigration laissa donc nos flottes sans officiers supérieurs.

Les commissaires que la Convention nationale envoya plus tard sur les vaisseaux, loin de remédier au mal, ne firent que l'envenimer. Leur influence avait pu être salutaire sur nos frontières : on trouve souvent dans l'enthousiasme le coup d'œil et l'inspiration qu'on chercherait vainement dans les théories et dans la routine. En révolution, quand il faut défendre le territoire national, les généraux naissent subitement sous les boulets : il en est différemment sur mer. Que pouvaient faire sur l'Océan ces envoyés qui ignoraient jusqu'aux moindres ressources de la science nautique contre les vents ou les courans? rien! Aussi, la seule bataille navale que la république française ait livrée ne lui procura-t-elle que la gloire d'une submersion sublime.

Lorsque plus tard le Directoire arrêta l'expédition d'Egypte, l'état d'abandon où l'on avait laissé languir et se démoraliser notre marine ne permit point de la considérer comme un élément de force, mais simplement comme un moyen de transport. Aussi Napoléon, dont l'œil avait pénétré le secret de sa faiblesse, s'efforça-t-il de la soustraire à toute chance de combat en la consignant dans la rade d'Aboukir.

Presque aucune amélioration depuis la paix de 82 n'avait été introduite dans l'armement et l'équipement de nos vaisseaux, tandis que les Anglais avaient appliqué à leur marine tous les perfectionnemens qu'avaient amenés les développemens de l'industrie et les découvertes des sciences.

Ainsi, ils avaient supprimé depuis long-temps, de l'artillerie de leurs vaisseaux, les pièces allongées au-dessus du calibre de 32 (28 livres françaises), ayant reconnu que les pièces par lesquelles

Digitized by Google

ls les remplaçaient tiraient quatre coups contre trois de notre calibre de 36, ce qui permettait de mettre moins de monde sur leurs vaisseaux. Nos pièces d'ailleurs, à poids égal de boulets, étaient plus massives que les leurs; aussi, l'équipage d'un vaisseau anglais portant du 32 et du 18 était-il de cinq cent quatre-vingt-dix hommes, tandis que celui d'un vaisseau français montait à sept cents et quelquefois à sept cent cinquante hommes.

Ils compensaient, en outre, la différence du calibre de la batterie, par celui de la deuxième batterie; ainsi leurs vaisseaux de 64 portaient du 18 à la seconde batterie, quand les nôtres n'avaient que du 12; leurs vaisseaux de 120 portaient du 18 également à la troisième batterie, et les nôtres du 12.

Ce n'étaient point ces améliorations seules qui constituaient la supériorité de leur force en artillerie: la caronade et les autres modifications du canon ordinaire dont ils armèrent leurs petits bâtimens et les gaillards de leurs grands navires, établirent une différence de force matérielle sous laquelle devaient infailliblement succomber nos marins.

Et puis, quelle était alors la composition du corps de notre marine? quels étaient nos amiraux? dans quelles campagnes avaient-ils pu acquérir l'expérience de la tactique navale? sur quelles escadres nos matelots s'étaient-ils exercés aux grandes évolutions d'ensemble?... Une rencontre avec la flotte anglaise commandée par Nelson et vieillie dans les stations et sur les planches ne pouvait donc présenter de résultats incertains.

Les mêmes causes durent faire de Trafalgar la contre-épreuve d'Aboukir; tout ce que put le dévoûment de nos marins, ce fut de succomber avec gloire.

Mais si une nation généreuse n'est point vaincue par la défaite de ses armées, notre marine ne le fut pas par l'anéantissement de nos flottes; les débris qui surnagèrent à ces deux grands naufrages ne cessèrent point d'être redoutables à l'ennemi. Une nouvelle guerre commença, guerre de courses littorales et de croisières lointaines; guerre de navire à navire, espèce de guérilla maritime, combats de ruse et d'intrépidité.

Pendant que le gouvernement équipait des frégates et des canonnières pour ruiner le commerce anglais, nos armateurs peuplaient nos ports de petits corsaires audacieux; chaque havre, chaque baie, chaque crique eut bientôt son lougre ou son cotre; un chasse-marée sortait à l'improviste de chaque rocher.

Ce fut alors une longue suite de tentatives audacieuses et d'exploits inouïs, dont le retentissement se fit pourtant à peine entendre, au milieu de tous les bruits d'armes et de gloire qui fixaient l'opinion publique. Cependant le commerce anglais trembla sur les mers de l'Inde et sur l'Atlantique, et les couleurs de notre pavillon parcoururent fièrement encore ces mers où devant elles s'abaissa souvent le yacht anglais.

Comme à toutes les époques de décadence de notre marine, les efforts, individuels pour ainsi dire, se substituaient aux efforts de la masse. Et, selon nous, si le mode de combattre qui prévalut à la fin, par force majeure, eût été adopté plus tôt, ou s'il eût pu acquérir tout le développement dont il est susceptible, la ruine de l'Angleterre en eût été la conséquence. Car il est un système de guerre navale qui convient éminemment à notre position géographique, à notre constitution maritime, à notre caractère, à notre génie national,—système dans lequel nos défauts peuvent devenir des qualités, nos imperfections des chances de succès; — nous voulons parler de la guerre de corsaires, mais faite sur une immense échelle, de corsaires à voiles et à vapeur, de corsaires armés par l'État ou par les simples particuliers, de corsaires isolés ou naviguant par petites flottilles, tous dirigés spécialement, sinon exclusivement, contre le commerce de nos adversaires. Mais pour mener à bonne fin un plan pareil, il ne faut pas l'adopter en désespoir de cause après s'être fait ruiner en ligne, il faut s'y dévouer *à priori* : c'est ce que nous n'avons jamais fait. Sous l'empire comme sous Louis XIV, sous Decrès comme sous les Pontchartrain, nous étions déjà trop affaiblis pour triompher même avec la meilleure des combinaisons.

Certes, cette lutte acharnée de quelques embarcations contre les forces colossales de la Grande-Bretagne est assez féconde en succès incroyables et en revers historiques pour que la France soit fière de les recueillir; nos défaites mêmes ont un caractère de grandeur où l'histoire peut trouver des choses sublimes.

Il est beau, comme le fit à Trafalgar le capitaine Lucas, de disputer à la force brutale du nombre les lauriers que l'on a cueillis au commencement du combat; beau de maintenir haut son pavillon sous la bordée de trois vaisseaux.

Il est glorieux de ne livrer à l'ennemi, comme le fit le capitaine Infernet, qu'une masse flottante de planches trouées.

Malgré d'injustes préventions, la marine française est toujours restée à la hauteur de cette grande époque; nos trois couleurs restèrent aussi pures sur nos pavillons que sur nos drapeaux; nos marins furent dignes de nos soldats. Les noms des Linois, Latouche-Tréville, Duperré, Roussin, Rigny, Willaumez, Jacob, Hugon, Mackau, etc., méritent de figurer auprès de ceux qui ont jeté le plus d'éclat sur nos armées impériales.

FULGENCE GIRARD.

Digitized by Google

De Suffren.

De Suffren (Pierre-André), vice-amiral, bailli de l'ordre de Malte, un des plus grands hommes de mer que la France ait produits, naquit au château de Saint-Cannat en Provence, le 13 juillet 1726. Sa famille, qui tenait un rang distingué dans la noblesse de cette province, le destinant à la marine, l'envoya à Toulon en 1743. La France était alors en guerre avec l'Angleterre. Suffren s'étant embarqué, en qualité de garde-marine, sur *le Solide*, qui faisait partie de l'armée française et espagnole combinée, assista, pour son début, au combat que ce vaisseau eut à soutenir contre *le Northumberland*. De 1743 à 1747, Suffren prit une part brillante à divers engagemens contre les Anglais; il venait d'être nommé enseigne, lorsqu'il fut fait prisonnier, en 1748, à la suite du combat que livra l'escadre aux ordres de M. de l'Etanduère, par la hauteur de Belle-Ile, à la flotte de l'amiral Hawk. La paix d'Aix-la-Chapelle, signée cette même année, semblait devoir condamner Suffren au repos; il en profita pour se rendre à Malte, et se préparer à prendre ses degrés dans l'ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem. Admis au nombre des chevaliers, il servit, sur les galères de la religion, jusqu'à la fin de 1754, qu'il rentra en France. Les hostilités ayant recommencé en 1755, une escadre de cinquante-huit vaisseaux fut armée à Brest pour protéger le Canada; le chevalier de Suffren en fit partie. *Le Dauphin-Royal*, sur lequel il était embarqué, ayant été séparé de l'escadre, fut rencontré par l'armée anglaise; mais, profitant de la supériorité de sa marche, il parvint à rentrer à Brest. L'année suivante, Suffren fit, comme lieutenant de vaisseau, partie de l'escadre aux ordres de La Galissonnière, qui était chargée de protéger le siége de Mahon, dirigé par le maréchal de Richelieu, et prit part, sur *l'Orphée*, à la victoire remportée sur l'amiral anglais Byng; victoire qui eut pour résultat la prise de Port-Mahon.

Le chevalier de Suffren, constamment en mer, reçut en 1760 l'ordre de se rendre à Toulon, où l'on armait une escadre de sept vaisseaux destinée pour l'Inde, sous le commandement de M. de Laclue. Il fut embarqué sur *l'Océan*. Le 17 août, se trouvant à la hauteur de Lagos, les Français furent rencontrés par quatorze vaisseaux anglais. Ne pouvant engager un combat avec des forces si disproportionnées, Laclue se réfugia dans ce port, qui appartenait aux Portugais; mais, sans respect pour le pavillon neutre de cette puissance, les Anglais vinrent attaquer l'escadre française jusque sous les forts. Trois vaisseaux furent pris, deux se brisèrent à la côte, et deux purent se sauver. Suffren fut une seconde fois prisonnier. Sa captivité ne fut pas de longue durée; il rentra en France au mois d'octobre suivant. Nous le verrons plus tard prendre sa revanche, dans une circonstance absolument semblable.

Après la paix de 1763, Suffren fut successivement chargé de protéger le commerce dans la Méditerranée, employé dans l'escadre de Duchaffaut, dirigée contre les Saletins, puis, dans celle du marquis de Breugnon, en 1767, comme capitaine de frégate. Après cette dernière campagne, il retourna à Malte, et, pendant quatre ans, fit sur les galères de la religion des courses contre les puissances barbaresques, et parvint au grade de commandeur. Ayant été nommé capitaine de vaisseau en 1772, il vint prendre à Toulon le commandement de la frégate *la Mignonne*, avec laquelle il fit deux croisières dans les mers du Levant. En 1776 et 1777 il courut, sous les ordres de Duchaffaut et Barras, deux compagnes d'évolutions.

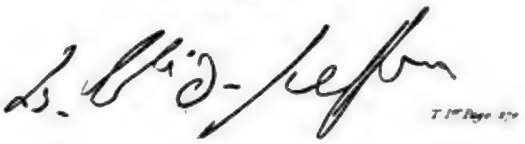
Lors de la guerre de l'indépendance de l'Amérique (1778), Suffren fit partie de l'escadre du comte d'Estaing; il montait *le Fantasque*. Pendant la relâche à Boston, l'amiral chargea Suffren d'aller, avec son vaisseau et deux frégates, attaquer cinq frégates anglaises mouillées dans la rade de Newport. Le commandeur se présenta devant cette rade le lendemain; elle était défendue par un fort. Il y pénétra sous toutes voiles, et alla s'embosser le plus près possible des frégates ennemies; mais celles-ci ne l'attendirent pas. Après avoir tiré quelques coups de canon, elles s'échouèrent à la côte et s'y brûlèrent. Le commandant français rejoignit d'Estaing à la Martinique; il prit une part brillante au combat de Grenade (6 juillet 1779) et se fit remarquer par une manœuvre habile et hardie. Après la conquête de Grenade et l'attaque de Savannah, l'escadre française rentra à Brest au mois de novembre 1779. La conduite de Suffren dans l'armée d'Estaing lui valut le commandement de l'escadre légère dans l'armée combinée de France et d'Espagne, aux ordres de Don Louis de Cordova. Dans ce nouveau poste, il justifia le choix qu'on avait fait de lui.

Jusqu'ici la vie de Suffren a été sans doute assez active et assez remplie; mais d'autres événemens vont lui fournir l'occasion de déployer ses talens et sa bravoure sur un plus vaste théâtre.

Les Anglais, qui depuis 1778 avaient tenté diverses entreprises sur les établissemens français et hollandais dans l'Inde, s'emparèrent, en 1781, de Négapatam et de plusieurs comptoirs hollandais sur la côte occidentale de Sumatra. Les Hollandais, dont la marine était trop faible pour résister à celle de leurs ennemis, proposèrent au gouvernement français de se réunir contre la Grande-Bretagne. A peine l'alliance était-elle signée, que le cabinet de Versailles fut informé que l'Angleterre s'apprêtait à envahir le cap de Bonne-Espérance. La perte de cette riche

Digitized by Google

SUFFREN



L'Affronteur

Digitized by Google

colonie devait entraîner celle de Batavia, de Ceylan, et de toutes les possessions hollandaises au Bengale et à la côte de Coromandel. Il fallait un homme ferme, actif et entreprenant, pour opposer au commodore Jonhston, qui commandait l'expédition anglaise. Suffren fut choisi. Il sortit de Brest le 22 mars 1781, ayant sous ses ordres cinq vaisseaux et deux frégates; il fut autorisé à arborer le pavillon de chef d'escadre dans les mers de l'Inde. Le 16 avril, il trouve dans la baie de la Praya l'escadre du commodore; il se met aussitôt en devoir de l'attaquer, sans respect pour la neutralité du pavillon portugais qui flottait sur les forts de l'île. On se souvient qu'il avait à prendre la revanche de l'affaire de Lagos. Après avoir fait signal aux frégates et au convoi de continuer leur route, il donna l'ordre de se disposer au combat; puis, se couvrant de voiles, il pénètre audacieusement dans la baie, sans attendre le reste de l'escadre, et laisse tomber l'ancre par le travers du commandant anglais, en faisant un feu terrible. *L'Annibal*, qui suivait *le Héros*, vint mouiller en avant de lui. Dans cette position, recevant beaucoup plus de bordées qu'il n'en pouvait rendre, il éprouva, en peu de temps, les plus grands dommages dans sa mâture et ses agrès. *L'Artésien* manœuvrait pour venir prendre poste près du *Héros;* mais, son capitaine ayant été tué et ayant été abordé par un bâtiment anglais, il dériva au large. *Le Vengeur* et *le Sphinx* ne purent prendre part au combat; dès les premières volées ils furent entraînés par les courans. *Le Héros* et *l'Annibal*, restés seuls mouillés au milieu de l'escadre ennemie, les trois autres vaisseaux étant trop éloignés pour les secourir, coupèrent leurs câbles après une heure et demie du combat le plus opiniâtre et le plus meurtrier, et portèrent au large. Cette retraite ne pouvait être faite plus à propos; car, à peine hors de portée du canon des Anglais, *l'Annibal* démâta de tous ses mâts. *Le Sphinx* le tira de danger en le prenant à la remorque. *Le Héros* n'était pas dans un meilleur état; sa mâture était criblée et presque en équilibre, tous ses étais et presque tous ses haubans ayant été coupés. Certain d'avoir mis le commodore hors d'état d'exécuter sa mission, Suffren abandonne la baie avec autant de fierté qu'il y était entré, et en saluant l'escadre anglaise à grands coups de canon. Jonhston, après avoir réparé ses plus fortes avaries, appareilla dans l'intention d'attaquer les Français et de s'emparer de *l'Annibal*, qu'il voyait démâté. Dès que Suffren l'aperçut: *Allons*, s'écria-t-il, *point de manœuvres honteuses;* et aussitôt il ordonne de former la ligne de combat. Cette contenance produisit le meilleur effet, car l'ennemi ne crut pas à propos de hasarder une nouvelle bataille, et disparut dans la nuit. Suffren dirige alors sa route vers le cap de Bonne-Espérance, et son arrivée, avant l'escadre anglaise, préserva cette riche colonie du danger qui la menaçait. Suffren, après avoir débarqué les troupes qui devaient former la garnison de la colonie, fit voile pour l'Ile-de-France, où il opéra sa jonction avec l'escadre du comte d'Orves. Le 7 décembre 1781, les deux escadres appareillèrent, sous les ordres du comte d'Orves, pour la côte de Coromandel. Elles étaient composées de onze vaisseaux, trois frégates et trois corvettes. L'armée de terre était répartie, ainsi que l'artillerie et les munitions, sur huit bâtimens de transport. Le 19 janvier 1782, *le Héros*, monté par Suffren, eut connaissance d'un vaisseau; il se mit à sa poursuite, l'attaqua avec vigueur, et s'en rendit maître avant l'arrivée de l'escadre française. Le 9 février, le comte d'Orves ayant succombé à une grave maladie, Suffren se trouva chargé du commandement en chef. Le point d'attérage était Madras. Suffren y trouva neuf vaisseaux anglais mouillés sous les forts. Il n'était pas prudent de les attaquer dans cette position; aussi Suffren continua sa route pour Pondichéry. A peine avait-il dépassé Madras, qu'on vit les Anglais sous voiles; l'intention de l'amiral Hughes n'était pas de combattre, mais d'aller couvrir Trinquemalé. Suffren, au contraire, manœuvra de manière à le forcer à un engagement. Les deux escadres se trouvèrent en présence le 19; le combat devint inévitable. Il eut lieu par le travers de Sadres, et dura deux heures; mais l'orage et la brume forcèrent les deux armées de se séparer. Le commandeur se dirigea sur Pondichéry, où il ne fit qu'une apparition, et se porta ensuite sur Porto-Nove. L'escadre française ne pouvait arriver dans une circonstance plus favorable. Haïder-Aly fixait alors les regards et les espérances des deux nations qui faisaient le destin de ces vastes contrées. De tous les souverains de l'Asie le plus puissant, son alliance était vivement sollicitée par les Anglais; mais ce prince leur avait voué une haine implacable, et avait conçu le projet de les chasser de l'Inde. Suffren conclut avec lui un traité d'alliance offensive et défensive, dont les principales conditions, exigées par le commandant français avant de débarquer les troupes, furent que l'armée française serait indépendante, qu'il lui serait annuellement payé sept millions deux cent mille francs pour sa solde, et qu'un corps de six mille hommes d'infanterie et un de quatre mille de cavalerie lui seraient adjoints. Haïder-Aly consentit à tout. Suffren fit débarquer les troupes, et appareilla, le 23 mars 1782, pour aller à la recherche des Anglais. Le 10 avril, au point du jour, on signala quatorze voiles ennemies. Deux jours entiers se passèrent en manœuvres de part et d'autre, les Anglais pour éviter la bataille, les Français pour la livrer. Le 12, les deux armées se trouvant en présence, le combat s'engagea; il dura avec acharnement pendant cinq heures. Cet engagement ayant eu lieu par le travers de Provédien,

il en prit le nom. Les deux escadres furent très-maltraitées; mais la perte des Anglais fut bien plus considérable. Le 19, se retrouvant encore en présence, Suffren voulut engager l'amiral Hughes à une nouvelle action; celui-ci força de voiles pour l'éviter. Le commandeur dirigea sa route sur Bartacolo, comptoir hollandais, qu'un fort inattaquable par mer rend un sûr abri. Il passa un mois à réparer ses avaries. Le 3 juin, il mit à la voile, et mouilla devant Gondelour quelques jours après. A peine arrivé, il s'occupa des préparatifs d'une expédition qu'il voulait entreprendre : c'était d'arracher Négapatam aux Anglais, qui s'en étaient emparés, quelque temps auparavant, sur les Hollandais. On embarqua les munitions sur les flûtes, et les troupes furent mises sur les vaisseaux. L'escadre appareilla, se dirigeant sur Négapatam.

La Bellone, qui avait été chargée d'observer l'ennemi pendant la relâche, vint annoncer que les Anglais étaient mouillés devant Négapatam. Suffren força de voiles pour aller présenter un nouveau combat à l'amiral Hughes. Le 6 juillet, l'action s'engagea à dix heures et demie du matin. Le feu le plus terrible durait depuis cinq heures, lorsqu'un saut de vent jeta le désordre dans les deux lignes. Les pertes furent considérables des deux côtés; mais la plupart des vaisseaux anglais, entièrement désemparés, quittèrent le combat avant l'ordre de leur amiral, et furent mouiller devant Négapatam. Suffren, resté en panne sur le champ de bataille, hâtait à coups de canon ceux qui n'exécutaient pas assez vite leur retraite. Il passa la nuit et le lendemain à observer l'ennemi; mais, voyant son inaction, il se détermina à retourner à Gondelour pour réparer ses avaries. On était à peine sous voiles, lorsqu'un parlementaire vint réclamer de la part de sir Hughes un des vaisseaux français qui, disait-il, s'était rendu pendant le combat. Suffren répondit qu'il n'avait pas connaissance de cet événement, mais que, si cela fût arrivé, il serait allé l'enlever lui-même au milieu de l'escadre anglaise : « Dites cependant, ajouta-t-il, à sir » Hughes que s'il croit de son devoir d'insister, » il peut venir chercher ce vaisseau lui-même. » L'amiral anglais ne vint pas.

L'admiration d'Haïder-Aly pour Suffren s'était encore accrue par la dernière victoire qu'il venait de remporter. Il lui écrivit, pour lui témoigner le désir de le voir, et, sans attendre sa réponse, il se mit en marche pour Gondelour avec son armée. L'entrevue eut lieu le 26 juillet. Suffren fit saluer le nabab par le canon de la place et par l'artillerie de l'escadre. Haïder-Aly, dont le camp était à deux lieues de Gondelour, lui envoya une escorte de cinq cents cavaliers, sous les ordres d'Aly-Kan, général en chef de sa cavalerie. Suffren descendit à terre avec ses officiers, et sortit de Gondelour, escorté par la cavalerie d'Haïder et par un bataillon de Cipayes. En arrivant aux premières lignes de l'armée, il trouva toute l'infanterie du nabab rangée en bataille, et présentant les armes; les tambours battaient aux champs.

L'amiral et sa suite furent introduits auprès d'Haïder, qui, aussitôt qu'il aperçut Suffren, se leva, vint le recevoir à l'entrée de sa tente, lui donna l'accolade, et lui présenta ses fils, ainsi que les seigneurs de sa cour et les chefs de son armée. Le nabab lui exprima toute la joie qu'il avait de le voir, et son admiration pour ses victoires : « Avant votre arrivée à la côte, lui dit-il, je me » croyais un grand homme et un grand général; » mais vous m'avez éclipsé, vous seul êtes un » grand homme. » Le prince indien détacha ensuite de son turban une aigrette en diamant, dont il orna le chapeau du commandeur, lui présenta un serpeau fort riche et deux bagues d'un grand prix. Chaque capitaine reçut un serpeau en gaze d'or, un châle et une plaque d'or enrichie de diamans et de pierres précieuses. L'usage étant d'ajouter un cheval à ces objets, ou d'en donner la valeur en argent à ceux pour qui ce présent est inutile, le nabab fit compter deux mille cinq cents francs à chaque capitaine. L'éléphant qu'il destinait à Suffren fut représenté par trente mille francs. Cette première entrevue, où il ne fut pas question d'affaires, dura trois heures. Haïder reconduisit Suffren jusqu'à la sortie de sa tente. Les mêmes honneurs que celui-ci avait reçus à son arrivée lui furent rendus à son retour. Le lendemain, après le déjeuner, les deux chefs eurent un entretien de plusieurs heures. La franchise militaire et la noblesse que mit Suffren dans ses discours, l'intérêt qu'il témoigna au nabab, l'empressement qu'il lui montra de remettre promptement à la mer pour aller combattre les Anglais, et l'assurance qu'il lui donna de la prochaine arrivée de secours envoyés par le roi de France, charmèrent ce prince, et lui inspirèrent pour l'amiral une estime et une confiance sans bornes. Suffren proposa au prince indien de se rapprocher de sa côte, pour jouir du spectacle de son escadre pavoisée et dans toute la pompe dont les vaisseaux sont susceptibles. Haïder s'en défendit par un compliment aussi flatteur que spirituel, en répondant au général qu'il n'était venu que pour avoir le plaisir de le voir, et qu'il ne lui restait plus rien à désirer. Alors, oubliant la morgue ordinaire aux souverains de l'Asie, il reconduisit l'amiral jusqu'au delà de sa tente, et lui dit, en le laissant aller : « Adieu, monsieur de Suffren; heureux » le prince qui possède un sujet aussi précieux » que vous! J'espère que vous reviendrez bien-» tôt couvert de nouveaux lauriers; je ne puis » vous exprimer le désir que j'en ai, et la con-» fiance que vous m'avez inspirée. » Cet épisode de la vie de Suffren sera à jamais mémorable

Digitized by Google

dans l'histoire de la marine française, car il est sans exemple qu'un des plus puissants souverains de l'Asie se soit déplacé de plus de quarante lieues, avec une armée de quatre-vingt mille hommes, dans le seul but de donner un témoignage d'estime à un général étranger.

Pendant le sejour à terre du commandeur, l'escadre s'était occupée, avec la plus grande activité, à réparer les avaries qu'elle avait éprouvées dans le dernier combat; plusieurs vaisseaux ayant besoin de changer leurs mâts, on prit ceux des flûtes, et *la Pourvoyeuse* fut expédiée pour Malac, afin d'y prendre les mâtures achetées pour l'escadre.

Suffren, instruit que l'escadre anglaise s'était dirigée sur Madras, où elle était occupée à embarquer des troupes dont on ignorait la destination, se hâta d'appareiller, et se porta sur Trinquebar, espérant y obtenir des renseignements. Trompé dans son attente, il se dirigea sur Batacolo, où il trouva une frégate et deux vaisseaux escortant un convoi de huit bâtiments de transport, chargés de troupes et de munitions, qui attendaient un vent favorable pour le rejoindre. Il envoya reconnaître la baie de Trinquemale. Apprenant que les Anglais n'y étaient pas, il se determina à faire le siége de cette place.

Le 21 août, le cutter *le Lézard* mouilla dans la rade de Batacolo. Il apportait à Suffren des paquets de la cour, contenant l'approbation de sa conduite à la baie de Praya, et la confirmation de tout ce qu'il avait demandé pour les officiers de son escadre. Une lettre du grand-maître de Malte, en le felicitant de ses succès, lui annonçait qu'il avait été fait bailli.

Le 23 août, l'escadre mit à la voile pour Trinquemale, et se trouva le lendemain en vue des forts. Le succès de l'entreprise dépendait principalement de la célérité; il fallait qu'une attaque imprévue et vigoureuse fît tomber cette place avant qu'elle pût être secourue.

Aussitôt qu'il fut mouillé, Suffren fit mettre les chaloupes à la mer; on débarqua deux mille hommes, l'artillerie et les munitions. Cette descente se fit à deux tiers de la portée du canon des forts. Les Anglais, pris à l'improviste, n'y purent opposer d'obstacle. Le 27 et le 28 furent employés à élever des batteries et à construire des retranchements; Suffren se portait partout, animant et dirigeant les travailleurs. Enfin le 29, le feu commença avec vigueur, et dura toute la journée, pour recommencer avec non moins d'énergie le lendemain. A neuf heures, le général fit sommer le fort principal de se rendre, quoique la brèche fût encore loin d'être faite. A onze heures, le gouverneur envoya les conditions auxquelles il consentait à capituler. Suffren les trouva un peu exigeantes; mais comme c'était plutôt le poste important de Trinquemale que des prisonniers qu'il voulait, la garnison obtint les honneurs de la guerre et son renvoi à Madras. Le fort d'Ostembourg accéda le lendemain à cette capitulation, et le pavillon français flotta sur toute la baie. Ainsi, en cinq jours, le bailli de Suffren s'empara d'un des plus beaux ports de l'Inde et d'une place qui, par sa position, assurait ses moyens d'attaque et ses communications. Son pressentiment de l'arrivée de l'escadre anglaise ne tarda pas à se réaliser; elle parut trois jours après la prise de Trinquemale. Suffren était encore à terre lorsqu'on signala l'ennemi; aussitôt il ordonna le rembarquement des troupes, et se disposa à livrer un combat d'une nouvelle espèce. Le jour commençait à baisser lorsqu'on aperçut les Anglais; ils laissèrent tomber l'ancre sans avoir eu connaissance des Français, et on les vit le lendemain matin manœuvrer pour entrer dans la baie. Il devint évident que sir Hughes, ignorant la prise de Trinquemale, venait le secourir, et sa manœuvre marqua bientôt sa surprise et sa consternation; il laissa arriver tout à la fois, et continua à courir largue. L'escadre française appareilla immédiatement; mais une forte rafale qui s'éleva subitement ayant fait deraper plusieurs vaisseaux qui s'abordèrent, il fallut mouiller, pour donner le temps de réparer les avaries.

Plusieurs capitaines se rendirent à bord du *Héros;* ils représentèrent à l'amiral qu'il serait prudent de s'abstenir de combattre, Trinquemale pris assurant à l'escadre un port d'hivernage et un rendez-vous pour les convois. On avait présenté la bataille aux Anglais, qui, prenant le large, entraîneraient l'escadre loin de Trinquemale : il fallait tenir le vent pour y revenir. Suffren, qui vient d'apprendre que l'ennemi n'a que douze vaisseaux, tandis qu'il en a quatorze sous ses ordres, répond : « Messieurs, si l'en» nemi était en forces supérieures, je me retire» rais; contre des forces égales, j'aurais de la » peine à prendre ce parti; mais contre des forces » inférieures, il n'y a pas à balancer, il faut com» battre. » Ce ne fut que le 3 septembre 1782 que les deux escadres se trouvèrent en présence. Le bailli de Suffren donna l'ordre de former la ligne de bataille, et peu de moments après, celui d'arriver sur l'ennemi; mais la force de la brise et l'inégalité de marche de ses vaisseaux, dont six seulement étaient doublés en cuivre, et des signaux mal compris, firent commencer l'action avant que la ligne fut bien formée.

Suffren multipliait ses signaux à chaque division, et, pour ainsi dire, à chaque vaisseau; mais sa ligne continuait à être sans ordre; peu de vaisseaux pouvaient combattre avantageusement; la plupart étaient trop au vent; les autres tiraient des volées sans effet. L'escadre anglaise, au contraire, formée dans le meilleur ordre, faisait un feu terrible. En vain le général français répétait le signal de venir à son secours; le gros de

Digitized by Google

son escadre se trouvait presque en calme, ou du moins le vent était si faible, qu'on ne pouvait manœuvrer; tandis que les ennemis, favorisés par une brise fraîche, évoluaient à leur aise, et écrasaient *le Héros*, *l'Illustre* et *l'Ajax*, qui seuls s'étaient approchés à portée de fusil. Une habile manœuvre de *l'Artésien*, qui se porta en avant et combattit seul trois vaisseaux, les tint en respect, en força même deux d'arriver, et sauva l'amiral. Dans le même moment, le feu ayant pris à bord du *Vengeur*, obligea les vaisseaux les plus rapprochés de lui de s'éloigner, et augmenta le désordre de la ligne française. Toutefois Suffren se battait au centre avec un acharnement sans égal; couvert de feu et de fumée, il ne s'était pas encore aperçu que les autres vaisseaux ne le secondaient pas. Se croyant abandonné de son escadre, plutôt que d'amener son pavillon, il résolut de s'engloutir sous les ruines de son vaisseau. Déjà il avait perdu son grand mât; celui de perroquet de fougue, et le petit mât de hune, venaient de tomber, aux cris de joie des ennemis. Il regarde sa mâture, et voit que son pavillon de commandement est abattu : « Des pavillons! s'écrie-t-il, » qu'on apporte des pavillons; qu'on en mette » tout à l'entour du vaisseau! » On le voyait furieux, courant sur la dunette, s'offrir en quelque sorte aux boulets; mais le génie de la France veillait sur lui, et devait le dédommager bientôt de cet échec. L'engagement durait depuis une heure et demie, lorsqu'enfin les vaisseaux français parvinrent à le rejoindre : la nuit mit fin au combat. Les Anglais allèrent relâcher à Madras, et l'escadre française, après avoir passé la nuit en panne sur le champ de bataille, fit route pour Trinquemale; cependant, avant d'y entrer, elle était destinée à un nouveau malheur. *L'Orient* s'échoua sur la *Pointe-Sale*, à l'entrée de la baie; il fut impossible de le sauver. En moins de quinze jours, l'escadre eut réparé ses avaries, et put reprendre la mer. Pendant cette relâche, Suffren avait reçu des avis qui lui donnaient des inquiétudes pour Gondelour. Ce port était une position très-importante qu'il fallait conserver, à quelque prix que ce fût. L'amiral appareilla pour cette destination, et y arriva le 4 octobre. En y arrivant, l'escadre eut à déplorer une nouvelle perte. *Le Sphinx* et *le Bizarre* s'abordèrent, et, par le plus beau temps possible, ce dernier vaisseau s'échoua; malgré tous les secours, il se creva, et l'on dut perdre l'espoir de le sauver. Cette diminution de forces était d'autant plus sensible, que celles de l'ennemi venaient de s'augmenter de cinq vaisseaux. Les Anglais n'avaient rien entrepris contre Gondelour; le général Coote, qui s'était mis en marche pour investir cette place, apprenant la prise de Trinquemale, se retira jusqu'au Grandmont, sous Madras, où son armée passa tout l'hivernage suivant. Ainsi c'était encore à Suffren qu'on devait la conservation de ce poste important. On était arrivé au 12 octobre, et ni l'une ni l'autre escadre ne pouvait rester plus longtemps à la côte de Coromandel. Les Anglais se réfugièrent à Bombay, ne doutant pas que les Français ne fussent obligés d'aller, suivant l'usage, se ravitailler à l'Ile-de-France, à quinze cents lieues du théâtre de la guerre. Certains alors de revenir les premiers à la côte de Coromandel, ils espéraient bien retrouver, au retour de la belle saison, la supériorité qu'ils avaient perdue, et reprendre, avant l'arrivée des Français, toutes les conquêtes que ceux-ci avaient faites. Le bailli de Suffren, qui sentait la nécessité d'être le premier à la côte de Coromandel l'été suivant, choisit pour hivernage l'île de Sumatra, à la partie orientale de la mer des Indes, et dont la rade est sûre et la terre fertile; il mouilla à Achem le 1er novembre. Une corvette expédiée de France vint lui annoncer l'arrivée prochaine du général de Bussy avec trois vaisseaux et un convoi de troupes et de munitions. Voulant se réunir à ce nouveau renfort, Suffren appareilla d'Achem le 20 décembre, cinquante jours après y être entré. Il détruisit en passant Gaujam, comptoir anglais sur la côte d'Orixa, et une grande quantité de bâtiments. Le 1er février 1783, il jeta l'ancre à Goudelour. En y arrivant, il apprit la mort d'Haïder-Aly. De Bussy arriva avec trois vaisseaux et une frégate. A peine l'escadre eut-elle fait les réparations dont elle avait besoin, qu'elle fit voile pour Trinquemale. Les vents contraires rendirent la traversée longue. Les premiers vaisseaux entraient à peine dans la baie, qu'on signala dix-sept vaisseaux de guerre. Suffren fit aussitôt forcer de voiles, et sir Hughes sembla être arrivé tout exprès pour être témoin de l'entrée des Français à Trinquemale. Une heure plus tard, un combat était inévitable, et l'amiral français n'était pas en état de le soutenir.

L'activité la plus incroyable régna bientôt dans la baie. A mesure qu'un vaisseau était réparé, il allait mouiller dans l'arrière-baie, prêt à appareiller. Cinq seulement y étaient rendus lorsque l'escadre anglaise parut. Suffren, dont le vaisseau n'est pas réparé, passe sur un de ceux qui se trouvaient dans l'arrière-baie, et les fait embosser. Cette démonstration sauva l'armée. Sir Hughes continua sa route sans les attaquer. Suffren, dans l'ignorance de la destination des Anglais, dut craindre une tentative sur Goudelour. Des dépêches de Bussy, hasardées sur un bateau qui avait passé de nuit au travers de l'escadre anglaise, vinrent confirmer ses craintes. Bussy appelait l'amiral à son aide; mais il ne se dissimulait pas le danger qu'il y avait à venir essayer de le délivrer, en présence de dix-huit vaisseaux, n'en ayant que quinze à leur opposer. Cet obstacle n'en est pas un pour Suffren, il ira dégager Goudelour. Arrivé le 16 à la hauteur de

Digitized by Google

Trinquebar, les frégates signalent dix-huit voiles. L'escadre anglaise vient au-devant des Français, et lève ainsi le blocus, qu'elle ne devait plus reprendre. Il était tard quand on aperçut l'ennemi. La nuit se passa en évolutions des deux côtés. Suffren réussit par une habile manœuvre à prendre la position occupée par les Anglais dans la rade, et à les tenir au large. L'amiral acquérait ainsi un grand avantage, celui de pouvoir renforcer ses équipages avec des détachements pris dans les troupes. Le 18 et le 19, on manœuvra inutilement pour engager le combat. Les Anglais profitèrent de la supériorité de leur marche pour l'éviter. Enfin le 20 juin, à trois heures et demie, l'action commença; elle fut soutenue vaillamment de part et d'autre; mais le feu de l'escadre française, mieux nourri et plus vif, forçait de temps en temps les vaisseaux ennemis à laisser arriver.

L'ardeur des équipages était telle, que la nuit put à peine faire cesser le combat. Il dura deux heures et demie sans causer de grands dommages à l'une ni à l'autre escadre. Le résultat n'en était pas moins glorieux pour Suffren, qui, avec une armée inférieure en forces, avait forcé les ennemis à quitter leur position, à lever le siége de Goudelour, et d'accepter un combat qu'eux-mêmes eussent dû présenter. L'intention de Suffren était de recommencer le lendemain au point du jour; mais les Anglais s'étaient éloignés, et, malgré toutes ses manœuvres pendant cinq jours, il ne lui fut pas possible de les contraindre à un nouvel engagement; ils se réfugièrent à Madras. L'amiral revint à Goudelour. Ce combat fut le dernier. La nouvelle de la paix, signée à Versailles le 9 février 1783, parvint à Suffren le 25 juillet, ainsi que les ordres relatifs à l'escadre. Cinq vaisseaux et deux frégates devaient rester dans l'Inde. L'amiral appareilla avec les autres pour opérer son retour en France. On toucha au Cap de Bonne-Espérance. L'escadre anglaise y vint aussi relâcher. Le coup d'œil de Suffren était si sûr et si exercé, qu'observant la manœuvre d'un des vaisseaux de cette armée, il annonça qu'il allait se perdre, et ordonna de tenir les chaloupes prêtes à lui porter secours. En effet, l'Anglais fit côte, et les chaloupes françaises arrivèrent les premières au secours de ceux qu'ils avaient naguère combattus avec tant d'acharnement. Le 26 mars 1784, le bailli de Suffren rentra à Toulon, après une absence de trois ans. Les honneurs l'attendaient dans sa patrie : ses concitoyens le reçurent avec enthousiasme; les états de Provence firent frapper une médaille à son effigie, avec cette inscription :

Le Cap protégé. Trinquemale pris. Goudelour délivré.
L'Inde défendue. Six combats glorieux.
Les États de Provence
ont décerné cette médaille l'an MDCCLXXXIV.

Lorsque Suffren arriva à Versailles, il reçut un accueil plus brillant que tous ceux qui y avaient jusque-là fêté le retour de Turenne, de Condé, et même du maréchal de Saxe. En entrant dans la salle des gardes, le maréchal de Castries, ministre de la marine, dit : « Messieurs, c'est » M. de Suffren ! » A ces mots, les gardes-du-corps se levèrent, et l'escortèrent jusqu'à la chambre du roi. Louis XVI le nomma chevalier de ses ordres. Une quatrième charge de vice-amiral fut créée en sa faveur, et l'ordonnance portait qu'étant uniquement érigée pour lui, elle serait supprimée à son décès. Il ne pouvait paraître dans aucun lieu public sans que la foule empressée ne lui témoignât par ses acclamations l'enthousiasme qu'inspiraient ses exploits. Au mois d'octobre 1787, quelques difficultés entre la France et l'Angleterre ayant fait craindre une guerre nouvelle, le roi ordonna l'armement d'une armée navale; et en désignant Suffren pour la commander, il laissa à cet amiral le choix des capitaines qui devaient servir sous ses ordres. Suffren se disposait à se rendre à Brest, lorsqu'il fut atteint d'une maladie grave. Les soins qui lui furent prodigués le tirèrent du danger qui menaçait sa vie; mais depuis ce moment sa santé fut toujours chancelante, et il mourut à Paris le 8 décembre 1788 [1].

Le bailli de Suffren était d'une taille ordinaire, mais d'un embonpoint extrême, qui cependant ne diminuait en rien son activité. A un sang-froid imperturbable il joignait une bravoure et une impétuosité qui allaient jusqu'à la témérité. A une grande élévation de caractère il alliait des connaissances très-étendues et une extrême vivacité d'esprit et de jugement. En un mot, il réunissait toutes les qualités qui font le guerrier illustre, le marin expérimenté et l'homme estimable.

T.-F.-G. H.....

[1] M. Jal, dans ses *Scènes de la vie maritime*, attribue, sur la foi d'un témoin oculaire, M. Dehodenc, encore vivant, la mort de Suffren à une blessure reçue dans un duel. Cette assertion n'est point autrement justifiée.

T.-F.-G. H.....

Nous ajouterons à l'appui de l'opinion émise par M. Jal, le passage suivant d'une lettre qui nous a été adressée par l'amiral Linois, le 1er décembre 1836 :

« Je puis vous affirmer que l'amiral Latouche de Tréville, dont j'ai été le chef d'état-major, quand il vint remplacer au commandement de l'armée à Brest l'amiral de Brueys, m'a assuré que cet illustre marin (Suffren) était mort d'un coup d'épée, dont la plaie ne saigna pas à cause de son embonpoint; il m'a même nommé l'adversaire, et dit la cause du duel. »

(*N. du Directeur-fondateur.*)

Digitized by Google

Naufrage
DES 78 PÊCHEURS
DE *LA TESTE*.

Il existe au bord de la mer, sur le bassin d'Arcachon, à quatorze lieues sud-ouest de Bordeaux, un petit port qui s'appelait autrefois *Testa Boïorum*, et qu'on nomme aujourd'hui *la Teste de Buch*. Les habitants de ce pays sont en général pêcheurs ou resiniers. Il n'y a guère pour eux, en effet, d'autre industrie possible, car de quelque côté que se promène le regard, on ne découvre jusqu'à l'horizon que des landes désertes, une forêt de pins et des mers de sable nu, dont les dunes ondoyantes représentent des vagues solidifiées... puis, l'immensité de l'Océan.

La grande pêche, vulgairement connue sous le nom de *pêche de peougue*, a lieu aux approches du carême et se continue jusqu'à Pâques. Elle est aussi curieuse en ses détails et remarquable par les dangers qu'affrontent les intrépides marins qui s'y livrent, que nécessaire au pays, malgré les minimes produits qu'en retirent les pêcheurs. La profession la plus pénible, la plus périlleuse, est incontestablement celle des marins, et parmi ceux-ci il n'en est point qui aient tant à souffrir, qui aient à déployer d'aussi constants et courageux efforts que les pêcheurs du bassin d'Arcachon.

Leur pêche est intérieure ou extérieure.

En été, la pêche a lieu dans le bassin, dont le circuit est d'environ quatorze lieues. Elle fournit à Bordeaux et aux pays circonvoisins le royan, le rougé, l'aiguille, etc., et les moules, si abondantes sur ces plages. Cette pêche occupe près de quatre cents *pinasses* ou embarcations montées par environ mille marins de tout âge et par trois cents femmes. Elle continue jusque vers la mi-octobre, et celle des huîtres lui succède jusqu'à la fin de mars. On prend également dans toute l'étendue du bassin, et au moyen de filets, une grande quantité de canards sauvages qui viennent du Nord hiverner dans la baie.

La pêche à l'extérieur du bassin, au moyen des chaloupes, est suspendue pendant l'été, et n'est reprise que vers le 15 octobre. Durant la belle saison, de grandes pinasses, armées de dix hommes, font au dehors, et très-près des *passes*, la pêche du turbot, de la barbue, du grondin, etc., poissons que le bassin n'offre pas.

Les chaloupes qui font pendant l'hiver la pêche de peougue ont trente pieds de quille, et sont élevées de trois pieds au-dessus de l'eau. Elles bordent douze longs avirons, et ne sont pas pontées; seulement une tille est pratiquée sur l'arrière pour placer les provisions et le compas. La construction de ces chaloupes est solide, et elles ont une marche supérieure. Leur équipage se compose d'un pilote expérimenté et de douze hommes. Elles ne prennent pas de lest, les filets en tiennent lieu

Rendus en mer à trois lieues de la côte, les pêcheurs tendent leurs filets en suivant la direction de l'est à l'ouest. Pendant que le poisson vient se prendre dans le trémail, la chaloupe est à l'ancre à l'extrémité ouest des filets, et toujours prête à les lever. Si les vents d'ouest soufflent avec force, la chaloupe drague son ancre et modère ainsi sa vitesse. Dans la position contraire, huit hommes agissent sur les avirons pour hâler la chaloupe sur les filets; les autres les hâlent dedans, et en dégagent le poisson. Les filets à bord, la chaloupe fait route pour rentrer dans le bassin.

Si les circonstances sont favorables, cette petite campagne se termine ainsi en vingt-quatre heures. Autrement, elle est longue et périlleuse.

Les chaloupes ne se décident à franchir la barre que si le temps leur inspire quelque confiance; mais dans la saison de la grande pêche, les plus expérimentés se trompent aisément : le vent s'élève, la mer devient très-grosse, et la levée des filets est alors longue et pénible, souvent même impraticable.

Les considérations précédentes expliquent assez le sinistre événement que nous allons rapporter.

Le 23 mars 1836, huit chaloupes partirent de la Teste pour la grande pêche. A peine avaient-elles mis leurs filets à la mer, que le vent s'élève, une violente tempête se déclare, la barre grossit de plus en plus. Après une nuit épouvantable, deux de ces embarcations eurent le bonheur de franchir la barre, le lendemain, 24 : elles avaient pu se lester d'une partie de leurs filets; mais les six autres, moins favorisées, jetèrent l'ancre, dans l'espoir de résister à la violence du vent et de la mer. Alors, la position des pêcheurs devint critique : privés de leurs filets dont une partie au moins eût été nécessaire pour lester les chaloupes, ils ne purent appareiller. Ils se virent ainsi condamnés, sans être protégés par un pont, à demeurer dans une mer affreuse qui brisait sans cesse. Pour se défendre contre la fureur des flots prêts à les engloutir, ces malheureux dressèrent une tente au moyen d'une voile et d'un mât appuyé sur l'avant et soutenu derrière par un chevalet. Ils se placèrent dessous, et comme à chaque instant de grosses lames venaient déferler sur la tente et menaçaient de faire sombrer la chaloupe, chaque homme, armé d'un bâton au bout duquel est placé un sabot, agissait au-dessus de sa tête pour décharger la tente du poids des eaux. Lorsque ce moyen ne suffisait pas, ils faisaient avec un couteau une ouverture dans la tente, et l'eau entrait avec violence dans la barque; alors on faisait jouer la pompe, et l'on se dégageait si l'on pouvait. L'ouragan devenant de plus en plus furieux, les infortunés pêcheurs se décidèrent à faire courir. Pendant cinq jours entiers, ils luttèrent contre les éléments conjurés, contre une

Digitized by Google

Imp.ᵉ par Chardon

Naufrage des 78 pêcheurs de la Veste.

T. I. P. 276

Digitized by Google

mort affreuse; toujours entre deux eaux, accablés de fatigue, presque sans nourriture..... Pendant cinq jours, leurs familles désolées furent dans une incertitude cruelle; mais le 28, il n'y avait plus de doute : le malheur n'était que trop évident. Quelques jours après, des cadavres entièrement défigurés, dévorés par les chiens et par les renards, étaient retrouvés à la côte... Un seul a pu être reconnu.

Cette catastrophe a ému tous les cœurs. Des souscriptions, des quêtes, sont venues apporter des secours si nécessaires aux malheureuses familles des naufragés : soixante-cinq veuves, cent soixante-huit orphelins, douze parents infirmes, dont les victimes infortunées étaient les seuls soutiens. Une somme de 106,656 francs a été distribuée à ces familles.

Mais ce sinistre devait avoir une fatale récidive. Le bassin d'Arcachon demandait de nouvelles victimes. Dans la nuit du 3 au 4 janvier 1842, la chaloupe *l'Actif*, montée par quatorze hommes et commandée par le brave Pontac, se perdit corps et bien dans sa lutte avec la terrible barre; toutes les ressources que donnent la patience, l'adresse, la force et le courage échouèrent contre la mer déchaînée qui, le lendemain, redevenue calme et riante, jetait dédaigneusement à la côte des débris d'hommes et de navire. Ce nouveau désastre a, comme le premier, trouvé toute la sympathie due au malheur si persévérant. M. le baron Duperré, ministre de la marine, et M. le ministre du commerce, ordonnancèrent d'urgence, chacun pour son département, une somme de 1,500 fr.; madame la duchesse Decases a fait en faveur de ces derniers naufragés une loterie dont le produit a été de plus de 5,000 fr. La direction de *la France maritime*, si vivement préoccupée de toutes les gloires comme de tous les revers de la marine, n'a pas voulu rester en arrière dans un élan aussi généreux; un bal au profit des familles des victimes de ce sinistre a été organisé par une commission composée en grande partie de nos collaborateurs, assistés par la députation de la Gironde et la généreuse intervention des dames patronnesses. Cette fête maritime a inspiré tout l'intérêt que réclamait le malheur qu'elle était destinée à adoucir, et une somme de 10,000 fr. a été envoyée à la Teste.

Puissions-nous ne plus être appelés à secourir la détresse de cette intéressante population, toujours si généreuse et si brave, malgré des revers si répétés.

Amédée Gréhan,
Directeur-fondateur.

HISTOIRE.

Expédition
DE L'AMIRAL LINOIS.
1801.

(Suite et fin.)

III.

COMBAT DU DÉTROIT DE GIBRALTAR.

Toute espérance de remorquer les vaisseaux français fut perdue. Quelque favorables que les vents pussent devenir, il fallait mettre ces bâtiments en état de porter la voilure indispensable pour sortir du golfe et tenir la mer.

On y déploya tant d'ardeur, que la nuit ne suspendait point le travail; le 12, au matin, tout fut prêt pour le départ.

Don Juan Moreno laissa se faire la marée; cette mesure avait un double avantage : cette côte rocheuse offrait alors des eaux plus profondes, et le mouvement du reflux donnait plus de force aux courants qui portaient en mer.

Dès que le flot battit le plein, le signal d'appareillage fut donné. Il était deux heures de relevée.

Bien que le ciel fût pur et la chaleur excessive, la brise, qui dès le matin soufflait assez fraîche, n'avait point perdu de sa force. Le sillage du vaisseau chef de ligne fut suivi par toute l'escadre. Dans ce mouvement, la division espagnole forma sa ligne de bataille au vent des bâtiments français; mais la brise, au lieu de fraîchir à mesure qu'approchait le soir, faiblissait d'une manière plus sensible d'instants en instants. Un de ces calmes au milieu desquels le vent se joue irrégulièrement par risées, ayant surpris l'escadre à la hauteur de Gibraltar, les vaisseaux ne purent plus dès lors conserver les positions qui avaient jusque-là régularisé leur marche.

L'amiral anglais, profitant de quelques rafales de l'est, vint en ce moment se mettre en ordre de bataille, au vent de la flotte combinée. Cette manœuvre donna lieu à un léger dissentiment entre les amiraux espagnol et français. Les statuts réglementaires de la marine castillane imposent au chef maritime l'obligation de passer à bord d'une frégate lorsqu'il se trouve en présence de l'ennemi. Don Juan, conformément au dispositif de cette ordonnance, ayant porté son pavillon du *Réal-Carlos* sur *la Sabine*, eut à vaincre une répugnance, fortement exprimée, pour déterminer le contre-amiral Linois à se rendre auprès de lui; la nécessité de concerter les mouvements et la transmission des signaux triompha

seule du regret qu'éprouvait ce dernier de quitter *le Formidable*. Contraint enfin par les exigences de la hiérarchie militaire de céder à la volonté de l'amiral espagnol, il confia le commandement de son vaisseau au capitaine Troude, qu'il avait déjà appelé au remplacement du brave Lalonde.

Au coucher du soleil, tous les vaisseaux de la flotte franco-espagnole avaient réussi à doubler le cap *Carnero*, en profitant habilement de toutes les variations et de toutes les risées de la brise. *L'Annibal* seul, qui, malgré la remorque de la frégate *l'Indienne*, n'avait pu parvenir à s'élever assez au vent, s'était vu contraint de regagner le port d'Algéziras : ce vaisseau avait pour bas mâts des mâts de hune. L'approche de la nuit ne laissait pas sans danger la position isolée de nos vaisseaux disséminés, par les caprices du calme, dans les eaux où se trouvait une escadre ennemie. Don Juan tâcha de parer à tout malheur ; ayant pris la panne à une lieue sous le vent de la division anglaise, il donna le signal de ralliement à la flotte, et la brise s'étant levée à l'approche de la nuit, la ligne se forma sans peine. L'ordre de front fut formé aussitôt. *La Sabine*, passant alors sur l'avant de la colonne, alluma ses fanaux, et transmit à tous les bâtiments l'ordre de laisser arriver sur le détroit.

Si l'on considère la composition de la flotte alliée, on concevra quelle devait être nécessairement la différence de marche entre des bâtiments tout fraîchement sortis des bassins, en lest convenable, et une division toute délabrée des suites d'un long combat, et dont le mauvais état de la mâture défendait toute harmonie avec les exigences de la marche. L'imprudence des dispositions prises par l'amiral ressortira clairement de l'impossibilité de leur réalisation. Ce qui devait avoir lieu arriva. La première évolution fut, malgré l'obscurité naissante, exécutée dans le meilleur ordre ; mais l'ombre étant venue à s'épaissir, les bâtiments cessèrent de pouvoir s'observer les uns les autres ; tous alors perdirent leurs espaces respectifs, selon que leur voilure et l'état de leur carène rendirent leur marche plus lente ou plus rapide. Les lignes ainsi mêlées, nul ne put conserver son poste.

L'amiral anglais, qui jusqu'à cet instant avait maintenu sa division au vent de la flotte hibéro-française, profita de cette confusion pour forcer de voiles et rejoindre les derniers vaisseaux. La nuit s'était complétement faite ; la clarté des étoiles donnait seule quelque transparence à l'obscurité. Sir Saumarez, voulant inquiéter la marche de son ennemi, ordonna à quelques-uns de ses bâtiments d'attaquer l'arrière-garde. Cette démonstration devait avoir un succès auquel était loin de s'attendre celui qui la commandait. *Le Superbe* laissa arriver entre *le Réal-Carlos* et *l'Herménégilde*, lâcha sa bordée dès qu'il se trouva par le travers de ces deux trois-ponts, et, continuant toujours sa marche, disparut dans la nuit.

Une confusion extrême suivit cette attaque subite à bord des deux vaisseaux espagnols, que les hasards d'une manœuvre de nuit avaient placés à la queue de la ligne. Ces bâtiments, n'ayant point eu connaissance du passage rapide du navire anglais, se prirent l'un l'autre pour vaisseau ennemi, et engagèrent entre eux un combat d'autant plus terrible que leur rapprochement rendait leur feu plus désastreux. Cette lutte fatale durait depuis longtemps avec un acharnement qui ne faisait que confirmer les combattants dans leur malheureuse erreur, lorsqu'un grain rapide, et dont l'approche n'avait pu être observée dans la confusion du combat, poussa les deux navires l'un vers l'autre. Cet abordage qui devait terminer cette affreuse méprise, la dénoua par un désastre.

Plusieurs centaines d'hommes, tués par les volées acharnées des deux vaisseaux et par la chute de toutes les parties du gréement qui s'écroulaient, encombraient de lambeaux mutilés et de débris humains les passavants des deux vaisseaux, dont l'abordage subit augmentait la confusion.

Le feu, qui pendant l'engagement s'était déclaré à bord du *Réal-Carlos*, ayant éclaté avec violence, les flammes qui le dévoraient eurent en un instant gagné *l'Herménégilde*. Il devint impossible aux deux vaisseaux de se séparer.

Le bruit de ce combat, dont les deux flottes alors mêlées et confondues ignoraient les adversaires, avait répandu dans les équipages une alarme que vint augmenter l'aspect de ces deux vaisseaux embrasés. Tous les navires, redoutant un sort pareil, s'empressèrent de s'éloigner de ce foyer mobile, dont le vent pouvait leur apporter des lambeaux enflammés, ou vers lesquels auraient pu les entraîner les grains et les rapides tourbillonnements de l'air.

Ce fut un tableau bien effrayant que celui que formaient ces deux immenses vaisseaux confondant leur incendie, dont les sombres reflets, se projetant sur la mer et sur les trois flottes, allaient rougir jusqu'aux deux rivages du détroit. Les mâtures détachèrent quelque temps leurs noirs squelettes sur un fond de flammes avant de s'écrouler avec un fracas qui fut suivi de l'explosion des deux vaisseaux. La mer et les deux terres voisines frémirent à cette épouvantable secousse, et, un à un, tous les débris s'éteignirent dans les flots, qui, comme le ciel et les côtes, reprirent leur funèbre obscurité.

Sur les deux mille quatre cents hommes qui composaient les équipages de ces vaisseaux, *trente-cinq* à peine échappèrent à ce désastre !

Le Saint-Antoine, demâté par *le César* et par *le Superbe*, amenait son pavillon après un long

Digitized by Google

combat, lorsqu'eut lieu cette épouvantable catastrophe.

Le reste de la nuit ne fut plus marqué que par des canonnades, dont les fanaux de *la Sabine* furent constamment le point de mire. Le jour vint enfin éclairer l'amiral espagnol sur les pertes qu'avait essuyées sa flotte. *Le Formidable* n'était pas en vue. Comme le vent d'est apportait le bruit d'une action violente, Don Juan Moreno ne douta point que ce vaisseau ne se trouvât engagé avec l'ennemi. Ralliant donc son escadre, et la formant rapidement en ordre de bataille, il fit route pour rejoindre le théâtre de l'action où se débattait le vaisseau français.

C'était en effet *le Formidable* qui combattait seul en ce moment contre quatre voiles de la division anglaise. Ce bâtiment n'ayant pu, avec un équipage insuffisant, ayant pour toute mâture des tronçons de bas-mâts où pendaient quelques voiles de fortune, suivre la marche de l'escadre, n'avait point tardé à se trouver engagé dans la ligne ennemie. Une canonnade à boulets rouges fut aussitôt dirigée sur lui par cinq vaisseaux. Malgré l'obscurité, *le Formidable* allait avoir beaucoup à souffrir de ces nombreuses attaques, lorsque le capitaine Troude remarqua que les vaisseaux anglais portaient trois fanaux à la corne d'artimon comme signe de reconnaissance; il ordonna, au lieu de riposter, qu'on hissât les mêmes signaux. Cette ruse eut un plein succès; une heure après le *Formidable* avait perdu de vue les deux escadres.

Le commandant Troude, s'estimant à la hauteur de Fouyer, fit gouverner pour rallier la terre. Vers quatre heures du matin il se trouva par le travers de l'île Léon, où le lever du jour lui montra quatre bâtiments anglais qui manœuvrèrent aussitôt pour l'attaquer. Le brave Troude se disposa à maintenir la réputation du *Formidable*, et à donner à ses épaulettes de capitaine le baptême d'un glorieux combat.

Le petit nombre de ses hommes le força à faire abandonner les postes les moins nécessaires pour l'occupation de ceux qui auraient le plus d'importance durant l'action. Les marins des gaillards descendirent dans les batteries, la manœuvre d'un bâtiment ainsi désemparé étant toute secondaire. Le branle-bas achevé, il attendit avec confiance l'attaque de l'ennemi.

Le silence le plus solennel, ce recueillement que traversent seuls des pressentiments de gloire ou de mort, régnait à bord du vaisseau français, lorsque les premiers coups de canon partirent des batteries ennemies. La tactique de Troude, comme l'observe M. Bignon, fut celle qu'employa le dernier des Horaces pour triompher de ses trois ennemis : les isoler pour les combattre tour à tour.

Les premiers bâtiments qui le joignirent furent *le Vénérable* et *la Tamise*. *Le Vénérable* ayant envoyé sa bordée par la hanche de bâbord, *le Formidable* laissa arriver dessus, avec toute la vitesse que lui laissait le mauvais état de sa mâture, mais que rachetait en partie la supériorité de sa marche.

Les deux vaisseaux se trouvèrent bientôt vergue à vergue, sans cesser un seul instant leur feu. Le commandant français se portait sur tous les points pour animer ce combat terrible et entretenir l'élan de ses braves.

« Allons, enfants!—criait-il à ses matelots:— » n'épargnons pas les boulets; quand nous en » manquerons, nous leur enverrons les écouvil- » lons et les pinces. — Des boulets donc[1] ! »

Et les canonniers, se conformant à cet ordre, en mettaient jusqu'à trois à la fois dans les pièces.

Pendant cet engagement, *la Tamise* avait pris le vaisseau français en poupe; mais celui-ci, sans ralentir les bordées de sa batterie, lui riposta par ses canons de retraite. Les deux autres vaisseaux ayant successivement atteint le champ de bataille, sans pouvoir se mettre au vent du *Formidable*, prirent position sous son bossoir de bâbord. Le vaisseau français, loin de diminuer l'action de sa défense contre de si accablantes forces combinées, n'en mit que plus d'acharnement dans le service de ses batteries.

Le Vénérable ayant tour à tour perdu son mât de perroquet de fougue et son grand mât de hune, laissa arriver pour s'éloigner du champ de bataille; mais le commandant Troude le suivit dans ce mouvement, et, l'ayant heureusement pris en poupe, le balaya de ses enfilades en même temps qu'il foudroyait *le César*, que sa position à l'avant du *Vénérable* empêcha quelque temps de riposter. Pour le Français, au contraire, dans cette position habilement prise, tout boulet portait à l'ennemi. *Le Vénérable*, ayant perdu dans cette circonstance son mât de misaine, se trouva complétement désemparé.

Troude fit alors diriger son feu sur *le César*. Malgré l'avantage que l'usage complet de ses voiles assurait à ce dernier, le capitaine français parvint à se maintenir toujours par son travers; cette action dura une demi-heure. *Le César*, ses murailles criblées de boulets, s'empressa de rejoindre *le Vénérable* et *la Tamise*, qui venait elle-même de renoncer au combat. Le vaisseau français, par cette triple victoire, se trouvait n'avoir plus à combattre qu'un ennemi; mais ce dernier, redoutant d'attirer sur lui seul les foudroyantes volées auxquelles n'avaient pu résister les trois autres bâtiments de sa division, ne soutint la lutte que le temps nécessaire pour passer au vent et

[1] Cette ressource extrême fut employée, nous assure-t-on, par M. l'amiral Duperré, dans une action où ses projectiles se trouvèrent épuisés, durant sa belle campagne de la mer des Indes.

Digitized by Google

gagner le large. Un quatrième triomphe termina donc ce combat sans exemple dans les fastes d'aucune nation maritime.

Le commandant Troude resta maître du champ de bataille avec un vaisseau que l'insuffisance de son équipage et de sa mâture rendait à peine capable de tenir la mer : il avait pour mâts de hune des mâts de perroquet; maître du champ de bataille, que lui avaient disputé trois vaisseaux et une frégate dont les cadres avaient été mis au complet par des matelots choisis dans la marine anglaise.

Les remparts de Cadix et le rivage de l'île Léon saluèrent ces succès inattendus par des acclamations d'enthousiasme. Avant de donner quelque repos au vaillant équipage que cette action venait de couvrir de gloire, le commandant Troude fit monter dans les batteries ce qui restait de boulets ; il présumait que l'ennemi ne s'éloignerait point sans essayer de racheter par un second engagement la honte de sa première défaite. Il fit tout disposer pour qu'un nouveau combat fût pour *le Formidable* une nouvelle victoire. Cependant, quoique la flotte combinée fût encore dans l'éloignement, l'escadre anglaise ne fit aucune nouvelle tentative sur le vaisseau français. L'amiral Saumarez, après avoir fait d'inutiles efforts pour relever *le Vénérable*, qui était complétement démâté, n'abandonna point ce bâtiment, que remorquaient un vaisseau et la frégate *la Tamise*.

Le même jour, à deux heures après-midi, *le Formidable* entrait dans le port de Cadix, au milieu des cris d'enthousiasme d'une population qui, du haut de ses remparts et de la plage, avait été témoin de ce merveilleux combat, dont le succès lui semblait encore un prodige.

Le reste de l'escadre combinée vint y mouiller le soir même.

VARIÉTÉS.

Tatouage

DANS LES PRISONS D'ANGLETERRE.

Les souverains de la menue littérature de notre époque sont quelquefois, à mon avis, de bien étranges petits princes. Naguère encore ils se sont irrités, je ne sais plus à quel propos, de ce qu'ils appelaient la témérité de mon langage et la nudité de mes tableaux, parce qu'il m'avait plu de parler la langue qu'entend tout le monde, et de raconter franchement les choses que j'avais vues. Pour me faire agréer des chefs de la camaraderie, il m'aurait fallu ne dire que tout juste ce qui avait été dit cent fois avant moi, et me contenter de suivre péniblement l'ornière des charrettes qui portaient le lourd bagage de mes prédécesseurs. Grand merci ! ai-je dit à ces donneurs de bons conseils. Les suffrages des écrivains qui me connaissent et du public qui me lit me suffisent. Je ne suis pas plus difficile que cela, et avec votre permission, ou même sans votre permission, vous voudrez bien souffrir que je poursuive mon chemin.

C'est encore un petit bout de chemin que je vais faire aujourd'hui sur la route bizarre que je me suis frayée tout seul, au risque de scandaliser les chastes et d'irriter la susceptibilité nerveuse des chercheurs de feuilletons. Avançons. C'est au fond des prisons d'Angleterre que je vais vous faire pénétrer encore une fois, le cœur sur les lèvres et l'affliction dans le cœur.

Il existait dans ces sombres abîmes, creusés par la cruauté de nos ennemis, une foule de malheureux captifs qui cherchaient à exercer leur industrie aux dépens de la crédulité ou de la sottise d'une foule de gens encore plus malheureux qu'eux. La société, dont les prisonniers étaient séparés au milieu de la société même, revivait parmi eux, avec tous ses vices, toutes ses faiblesses, toute son avidité et toutes ses misères enfin.

C'est assez pour dire qu'on faisait en prison ce qu'on appelle de l'art, de la banque, du commerce et de la spéculation.

Au nombre des faiseurs d'art il existait des hommes qui, non contents de peindre des portraits sur ivoire, sur bois ou sur papier, s'étaient imaginé de dessiner *d'après nature sur peau humaine*. C'étaient là les termes mêmes de leurs prospectus. Le mot barbare de *tatouage*, dérobé aux langues des Nègres de la côte d'Afrique, aurait paru trop sauvage à la délicatesse des peintres sur peau vivante. La recherche et le choix des expressions usitées dans le beau monde avaient déjà fait, comme vous le voyez, des progrès notables dans la classe des gens comme il faut des prisons d'Angleterre. Ce n'est que plus tard que la société de Paris y a songé.

Pour dessiner d'après nature sur peau humaine, les artistes vous prenaient le premier imbécile qui se trouvait avoir quelques pences en poche pour payer à ses bourreaux le prix de ses tortures. Un jeu d'aiguilles servait de crayon au dessinateur, et la peau du patient lui tenait lieu de papier à dessin. *Que veux-tu que je te fasse sur le gras du bras, sur le mou de l'estomac?* demandait l'exécuteur à sa docile victime. *Deux cœurs enflammés sur un autel, un navire avec le pavillon tricolore en poupe, ou deux fleurets en croix!*

L'homme à dessiner choisissait ; on réglait le prix du travail, et alors, à petits coups de pointe d'aiguille, l'impitoyable Raphaël commençait, en chantant ou en sifflotant, son chef-d'œuvre et le

Digitized by Google

supplice de sa pratique, jusqu'à ce que la douleur du supplicié devînt trop forte pour lui permettre de continuer ce qu'il nommait son *tableau lardé* sur *maroquin blanc*.

Le lendemain, lorsque l'inflammation allumée, sur la partie piquée, par la ponction des aiguilles, s'était un peu calmée, on reprenait l'ouvrage, sans égard pour la bouffissure cutanée encore incandescente, ou pour la douleur encore vivement excitée du martyr.

Le dessin une fois terminé, il fallait songer à lui donner la couleur et à revêtir les contours des lignes de la forme et des reliefs, d'où la vie devait sortir comme par magie. De la poudre à canon pulvérisée faisait le noir, le bleu ou le gris; du vermillon frotté sur les piqûres destinées à faire opposition aux nuances sombres formait la couleur rouge. La palette du coloriste n'était pas plus riche que cela. Le *tatoué*, ou le blessé, après cette friction, allait se coucher avec la fièvre; et quelques jours plus tard on le voyait reparaître, tout fier de ses cicatrices pittoresques, au milieu de ses camarades curieux, à qui il se montrait comme un tableau nouvellement achevé, et dont il recevait avec joie les félicitations empressées.

Et ces signes ineffaçables, ces stigmates stupides, qui restent sur le corps de l'homme après que la vie même, moins cruelle qu'eux, en a disparu pour toujours, devenaient un sujet d'orgueil pour les misérables qui s'étaient fait ainsi mutiler, au risque d'offrir un signalement certain à l'œil des ennemis auxquels ils cherchaient à tout moment à se soustraire par la fuite.

Un jeune mousse, entraîné par l'imprévoyance de son âge à se faire dessiner une bague sur chacun des doigts de sa main gauche, porte encore aujourd'hui, sans pouvoir les cacher, ces marques hideuses de la brutalité des *tatoueurs*. Ce jeune mousse est devenu un officier supérieur fort distingué. Une balle, dans un combat, lui a cassé les doigts de la main droite, et a épargné, comme pour le punir bien injustement de son innocente imprudence, les doigts de la main sur laquelle on voit encore les bagues *tatouées*. Aussi répète-t-il souvent : « Pourquoi la balle ne s'est-elle pas adressée à mon autre main! à peine m'aurait-elle mutilé. » Mais le fait de *tatouage* le plus célèbre et le plus malheureux que l'on puisse citer, est celui qui se passa à la connaissance de tous les prisonniers de Dartmoor.

Un jeune matelot blessé, qu'on avait surnommé *Trafalgar*, pour perpétuer sans doute le souvenir de la conduite courageuse qu'il avait tenue dans ce combat mémorable, eut le malheur de céder aux obsessions du premier *tatoueur* de la prison, qui le tourmentait depuis longtemps pour lui dessiner sur le corps toute la bataille à laquelle il avait emprunté son glorieux surnom. Le plan du tableau était arrêté déjà dans la tête malade de l'artiste, dont il demandait à sortir tout armé, comme Minerve autrefois, du cerveau de Jupiter. Le jour, le jour fatal où la merveilleuse conception devait passer de l'imagination du peintre sur la peau du souffre-douleurs, est convenu entre eux. La vanité du jeune matelot se trouve bientôt aussi intéressée que la gloire de l'artiste, à l'enfantement du chef-d'œuvre promis. Pour affermir encore sa victime dans la résolution passive qu'il a besoin de trouver en elle, le dessinateur dit à Trafalgar : « Ta fortune est désormais assurée. A ton retour en France, tu n'auras qu'à te montrer comme un phénomène vivant, et il n'est pas une personne qui se refuse, pour une pièce de vingt sous, le plaisir d'admirer mon ouvrage sur ton corps. Toute la bataille y sera, et il n'y manquera pas un vaisseau, pas même ceux de Dumanoir! »

Trafalgar, le confiant Trafalgar tombe sous les mains du *tatoueur*. La toile du tableau est large et belle. Mille aiguilles la piquent, la percent, la martyrisent tant que dure le jour; et le jour suivant le supplice recommence pour le pauvre jeune matelot, qui oppose le courage le plus patient, le plus héroïque, à l'ardeur infatigable de son bourreau. La ligne des vaisseaux français et espagnols se dessine déjà autour de ses reins endoloris et saignants. Le vaisseau à trois-ponts de Villeneuve y est; celui de l'amiral Gravina y sera bientôt. Rien n'y manquera, comme l'a dit le *tatoueur*, qui s'admire dans son travail, et qui se repait avec amour des souffrances qu'endure pour sa gloire l'infortuné qu'il immole à la cruauté de son ambition. L'armée de Nelson apparaît, sous la pointe de son aiguille créatrice, dans les flots diaphanes de la fumée qu'il prodigue à la scène terrible qu'il retrace.... Le vaisseau *le Victory* s'avance aussi; il va accoster *le Redoutable*, des flancs duquel sortira la mort de Nelson.... Mais, ô malheur! ô contre-temps funeste! au moment où le génie du peintre vient d'atteindre le dernier degré d'exaltation, les forces de Trafalgar se trouvent épuisées, anéanties; la fièvre s'est emparée de ce corps robuste avec une violence proportionnée aux efforts qu'il a faits jusque-là pour résister au mal.... On emporte le malade à l'hôpital, à moitié *tatoué* du mémorable combat, et à moitié mort de ses tortures, des mille coups d'aiguille qui l'ont déchiqueté; et l'artiste, en voyant les infirmiers lui enlever son chef-d'œuvre inachevé avec le corps périssable auquel il a confié les trésors de son art, reste consterné et presque aussi mort que le moribond qu'on vient d'arracher de ses mains.

Et tous les matins, à la porte de l'hôpital, un prisonnier, réveillé avant l'aurore, demandait avec effroi aux médecins qui revenaient de la visite des malades : *Comment va Trafalgar? Trafalgar sortira-t-il bientôt?* Ce prisonnier, c'était le *tatoueur* de l'agonisant.

« Mais, lui répondit un jour une voix sinistre;

il ne sortira pas; il vient de mourir, et c'est vous qui l'avez tué.

— Moi! s'écria à ce coup de foudre le *tatoueur* désespéré, dites plutôt que c'est lui qui vient de me donner le coup de la mort! Mourir justement, hurlait-il, au moment où j'allais faire tuer Nelson par le vaisseau *le Redoutable!* Et si encore je pouvais obtenir des Anglais le cadavre de Trafalgar! Mais, non, mon chef-d'œuvre leur ferait honte, et ce sont eux qui ont empoisonné ce malheureux pour être plus sûr de me faire périr de douleur! »

EDOUARD CORDIÈRE.

BIOGRAPHIE.

Decrès.

Decrès est né le 18 juin 1761, à Chaumont (Haute-Marne), d'une famille noble qui tenait un rang distingué dans la province. Il manifesta de bonne heure son goût pour la carrière des armes. Son éducation et les exemples que lui offraient ses parents le portèrent à choisir de préférence le service de la marine. Dès l'âge de dix-sept ans, il entra dans cette arme. En 1780, il fut nommé garde de la marine et embarqué sur la frégate *le Richemont*, qui faisait partie de l'armée navale aux ordres du comte de Grasse. Le jeune Decrès participa à tous les combats que soutint cette division, et notamment à la malheureuse affaire du 12 avril 1782, dans la mer des Antilles. C'est là qu'il eut l'occasion de signaler, pour la première fois, son intrépidité et son courage. Il s'élança dans un canot, et, bravant le feu de toute la flotte ennemie, alla porter une remorque au vaisseau *le Glorieux*, privé de tous ses mâts, et parvint ainsi à le tirer du danger. Cette belle action valut pour récompense au jeune Decrès le grade d'enseigne.

Il embarqua en cette qualité sur la frégate *la Nymphe*, qui, dans le combat du 18 février 1783, concourut avec *la Cybèle* et *l'Amphitrite* à la prise du vaisseau anglais *l'Argo*.

En 1786, Decrès passa comme lieutenant de vaisseau sur la frégate *l'Alouette*, et fut détaché sur la goëlette *la Nymphe*, pour remplir plusieurs missions. La plus importante, et celle dont il s'acquitta à la satisfaction du comte de Castries, alors ministre de la marine, avait pour objet de constater l'existence des lacs de bitume de la Trinité espagnole.

En février 1791, il fut embarqué sur la frégate *la Cybèle*, avec le titre de major général de la division commandée par l'amiral de Saint-Félix, et destinée pour les mers des Indes orientales. Dans le cours de cette campagne, il eut encore l'occasion de signaler son audace. Un bâtiment français, dont les Marattes s'étaient emparés, se trouvait mouillé sous la protection du fort Coulabo. Decrès, après avoir sollicité et obtenu l'autorisation de l'amiral, arme trois embarcations de la frégate et se rend à la nuit près du navire capturé; il saute à bord avec ses marins, tue et jette à la mer cent et quelques Marattes, et ramène au milieu de la division française le bâtiment reconquis.

Au mois d'octobre 1793, l'amiral chargea Decrès d'aller rendre compte à son gouvernement de la situation de l'Ile-de-France, et de solliciter des secours qu'il devait y ramener. Il s'embarqua sur la frégate *l'Atalante*, et arriva à Lorient le 10 février 1794.

C'est dans ce port que Decrès apprit à la fois qu'il avait été nommé capitaine de vaisseau en janvier 1793 et destitué quelque temps après par mesure de sûreté générale, vu sa qualité de noble. Il fut arrêté et conduit à Paris par la gendarmerie. Cependant il fut assez heureux pour échapper à la proscription, et se retira dans sa famille, où il vécut ignoré.

En juin 1795, il fut réintégré dans son grade, et nommé ensuite au commandement du vaisseau *le Formidable*. En 1796, on le promut au grade de chef de division, et, deux ans après, à celui de contre-amiral. Il commanda en cette qualité l'escadre d'observation de l'armée navale aux ordres de l'amiral Brueys. Son pavillon était arboré sur la frégate *la Diane*.

A l'attaque de Malte, Decrès soutint un engagement très-vif avec les galères de l'île, lorsqu'il voulut favoriser le débarquement des troupes.

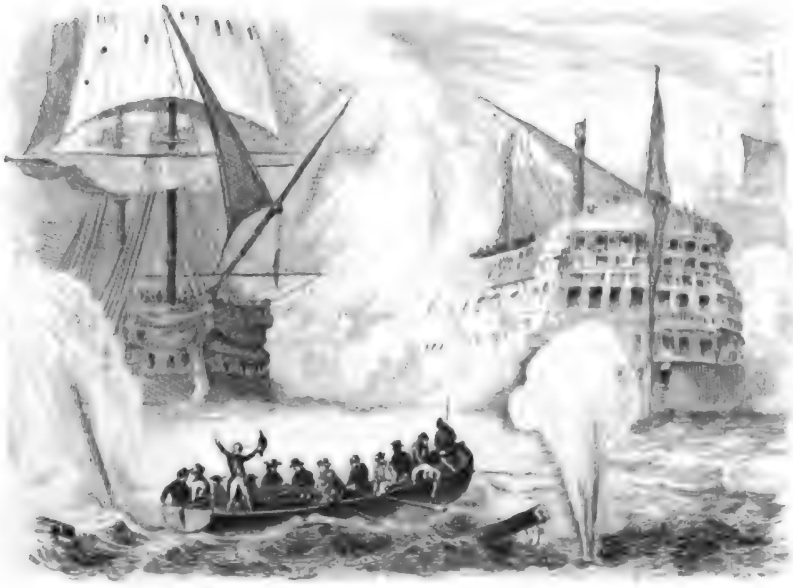
Placé à l'arrière-garde au combat d'Aboukir, Decrès essuya, pendant plus de deux heures, le feu des vaisseaux ennemis. Sa frégate perdit ses ancres et eut son gréement criblé. Dans l'action, il porta successivement son pavillon sur les vaisseaux *le Mercure* et *l'Heureux*, qui se trouvèrent tellement avariés et hors d'état de combattre, que Decrès fut obligé de revenir à bord de sa frégate.

Après la journée fatale d'Aboukir, il se réfugia à Malte avec les débris de son escadre. Bientôt les Anglais se réunirent devant ce port et en firent le blocus.

Decrès fut chargé, pendant dix-sept mois, du commandement des avant-postes, et contribua à la défense de la place. Nos forces se trouvèrent resserrées dans les murs de la cité de Lavalette, parce que l'ennemi s'était emparé des autres points de l'île. Pour diminuer autant que possible la détresse de la ville, Decrès résolut de sortir avec *le Guillaume-Tell*, à bord duquel il avait embarqué mille hommes et deux cents et quelques malades. Quoique observé de près par cinq vais-

Digitized by Google

DECRÈS



Decrès porte une remorque au Vaisseau le Glorieux.

Paris, Imp. Chardon Fils & Blois r. Racine 3

Digitized by Google

seaux, deux frégates et plusieurs corvettes ennemies, Decrès appareilla dans la nuit du 29 mars, une heure après le coucher de la lune. A peine était-il sous voiles, que les postes de terre occupés par les Anglais firent feu sur lui de toutes parts. Dès le lendemain matin la frégate *la Pénélope* donna la chasse au *Guillaume-Tell*, qui lui riposta avec ses canons de retraite et l'atteignit plusieurs fois. Le vaisseau ne voulait pas engager un combat qui aurait retardé sa marche, en l'exposant à un ennemi supérieur en forces. Quatre heures après, il était à portée de canon du vaisseau *le Lion*, et un combat s'engagea. Deux fois l'amiral français ordonna l'abordage; mais cette manœuvre difficile ne réussit pas. *Le Lion* se trouva tellement maltraité qu'il fut obligé de fuir vent arrière. *Le Foudroyant* vint aussitôt le remplacer. *Le Guillaume-Tell* prêta le côté à ce nouvel adversaire, et le combat fut acharné. Decrès ordonna encore l'abordage; mais *le Foudroyant* manœuvra de manière à l'éviter. Pendant l'action, *le Lion* réparait ses plus grosses avaries, et il revint de nouveau à la charge; en sorte que *le Guillaume-Tell* avait à combattre deux vaisseaux et une frégate. Le feu prit plusieurs fois dans ses hauts, et il fut démâté de ses trois mâts, ce qui rendait sa position et la manœuvre de l'artillerie extrêmement difficiles. Au même moment, une explosion de gargousses, qui eut lieu sur la dunette, renversa l'amiral Decrès de son banc de quart. Enfin, après huit heures et demie d'un combat contre trois bâtiments, *le Guillaume-Tell* amena son pavillon. Decrès, prisonnier des Anglais, était couvert de blessures. Plusieurs de ses officiers étaient dans le même état, et la moitié de son équipage avait été tué ou blessé. Les bâtiments anglais n'avaient pas moins souffert : *le Lion* et *le Foudroyant* eurent de la peine à atteindre Minorque, où ils relâcherent coulant bas d'eau. La frégate *la Pénélope* était seule en état d'amariner *le Guillaume-Tell*, et le remorqua jusqu'à Syracuse. Cette glorieuse résistance valut à l'amiral Decrès un sabre d'honneur, qu'il reçut des mains du premier consul.

Dès qu'il fut échangé et revenu d'Angleterre, on le nomma préfet du quatrième arrondissement maritime à Lorient, puis commandant de l'escadre de Rochefort.

En 1801, il fut chargé du ministère de la marine. C'était une tâche difficile à remplir. En 1804, Napoleon le créa vice-amiral et grand-officier de la Légion d'Honneur, et l'année suivante inspecteur général des côtes de la Méditerranée. Enfin, en 1813, il fut élevé au rang de duc.

Jusqu'à cette époque, le ministre Decrès eut bien des obstacles à vaincre; mais il était doué d'une grande activité, d'une grande force d'esprit, d'une volonté énergique, qui le firent triompher souvent des circonstances et des fautes qu'il n'avait pu prévenir. Ministre d'un homme dont la volonté despotique faisait tout plier, il sut lui obéir comme tous ceux qu'il élevait. Il eut à exécuter de grandes choses conçues par le génie de Napoléon : les travaux gigantesques de Cherbourg et de Flessingues, la création de l'arsenal d'Anvers, l'amélioration des établissements maritimes depuis l'Adriatique jusqu'à l'Océan, l'expédition de Saint-Domingue, la construction et la réunion de la flottille de Boulogne

Toutefois le duc Decrès ne fut point favorisé par les circonstances pendant les treize années de son administration. Chaque jour de nouveaux désastres, chaque jour de grandes batailles navales perdues, quelques-unes de nos colonies prises, des expéditions sans succès. Ses détracteurs ne manquèrent pas de saisir ces occasions de blâme ou de censure.

Cependant, sous le ministère de Decrès, la marine a reçu un accroissement de forces. En effet, à l'avénement de ce ministre, en 1801, elle se composait de cinquante et un vaisseaux et quarante et une frégates. Dans l'espace de treize années, quatre-vingt-trois vaisseaux et soixante-cinq frégates furent lancés dans nos ports; et, malgré les désastres que subit la marine, elle présentait, en 1814, un matériel de cent trois vaisseaux. Une partie de ces vaisseaux passa, à cette époque néfaste, entre les mains des étrangers qui faisaient expier à la France la gloire dont elle s'était couverte...

Dans les cent jours, Decrès fut rappelé au ministère de la marine, et fit partie de la Chambre des pairs, où il prit plusieurs fois la parole.

A la seconde restauration, il quitta définitivement le ministère et rentra dans la vie privée. Un affreux attentat vint terminer ses jours. Le 22 novembre 1820, le duc Decrès, revenant du Théâtre-Français, s'était couché à onze heures et demie. Environ une heure après, le duc se réveille en sursaut, en sentant une forte odeur de linge brûlé et de poudre à tirer; il entend ensuite un grésillement semblable à celui d'une amorce qui prend feu, et il s'élance aussitôt du lit; mais une explosion éclate tout à coup entre ses matelas; elle est suivie au même instant d'une autre explosion. La chambre était toute en feu. Le duc appelle son valet de chambre à son secours; mais celui-ci venait de se jeter par la fenêtre. Bientôt des secours arrivèrent, on éteignit le feu, et l'on trouva dans les matelas du duc trois paquets de poudre. Ces paquets avaient fait explosion par la communication d'une mèche qui s'étendait de leur foyer à une porte latérale. Plusieurs circonstances prouvèrent évidemment que le valet de chambre du duc était l'auteur de l'attentat, et qu'il avait voulu couvrir un vol par un assassinat. On avait conduit ce misérable à la Charité, où il mourut le lendemain. Cependant, le duc avait reçu plusieurs blessures qui

Digitized by

ne parurent pas dangereuses au premier abord ; mais une fièvre ataxique se développa subitement, et il y succomba le 7 décembre 1820, à l'âge de cinquante-huit ans.

VARIÉTÉS.

—

DE LA

Rudesse proverbiale

DES MARINS.

Depuis plusieurs années que les marins ont commencé à fréquenter Paris, soit pour y faire leurs affaires, soit pour y goûter passagèrement les plaisirs d'une société d'élite, l'opinion que l'on s'était formée en France, de leur rudesse originaire, s'est singulièrement modifiée. Auparavant, il suffisait qu'un homme eût passé une partie de sa vie à la mer, pour qu'on crût, sur la foi d'une tradition aussi vulgaire qu'ignorante, qu'il devait être fait autrement que les autres habitants du globe. C'était presque de l'écaille qu'on aurait été chercher sous ses habits, et une queue de triton qu'on aurait volontiers imaginée sous la basque de son frac, tant on paraissait être persuadé que l'espèce des marins devait composer une classe à part dans les variétés de l'espèce humaine. Mais du moment où l'on a pu voir de jeunes officiers de marine de près, et s'assurer qu'ils pouvaient agir, parler, écrire, converser aussi bien et quelquefois mieux que la plupart des individus qui naissent, vivent et meurent dans le sein de nos capitales, l'opinion qu'on avait d'abord conçue des hommes de mer a tellement réagi sur elle-même, qu'aujourd'hui il serait peut-être fort difficile de prouver aux habitants de Paris que tous les officiers de marine ne sont pas des petits-maîtres, et tous les matelots les hommes les plus doux et les moins sauvages des gens qui composent la classe inférieure des masses civilisées. Cette idée, du reste, si flatteuse pour les marins en général, est maintenant si profondément enracinée dans les esprits, qu'après avoir ajouté une foi trop aveugle à la sauvagerie proverbiale que l'on attribuait aux manières et au caractère des hommes de mer, on ne s'expose plus qu'à l'inconvénient, si toutefois c'en est un, de le prendre pour le type de la politesse la plus exquise et de la *fashion* la plus raffinée. Il montre, en un mot, que l'opinion qui s'est trop longtemps abusée sur leur compte en exagérant une brusquerie d'humeur et de forme qu'ils étaient loin de posséder, s'attache à les venger aujourd'hui en exagérant la politesse qu'on a été étonné de trouver en eux, de l'injustice dont l'ignorance les avait rendus victimes. C'est ainsi, au surplus, que s'accomplissent toutes les réactions morales : avec elles, point de juste milieu ; elles sont toujours plus fortes que l'action qui les a produites, et c'est aux extrémités du levier qu'il faut toujours aller chercher le point sur lequel elles pèsent.

Le genre de réaction dont nous voulons parler ici s'explique cependant par un fait qui justifie en quelque sorte l'erreur que les observateurs peu attentifs ont pu commettre dans l'appréciation du caractère réel des marins. Et d'abord on ne pourrait nier, sans contester l'évidence la plus palpable, que depuis quelques années le perfectionnement de civilisation qui a pénétré, pour ainsi dire, tous les pores de la société, n'ait pas singulièrement adouci les mœurs des hommes de mer. Les Jean-Bart d'autrefois ne ressembleraient pas plus au Jean-Bart d'aujourd'hui, si nous avions encore des Jean-Bart, qu'un des vaisseaux de l'amiral Tromp ne ressemblerait à notre beau et élégant vaisseau *le Suffren*. Cette analogie établie entre des choses purement matérielles et des choses toutes morales, est peut-être plus vraie que spécieuse ; car ce qui s'est opéré au physique dans notre siècle, s'est aussi accompli au moral, et le perfectionnement matériel n'a fait que suivre le raffinement intellectuel dont il est un des indices et l'une des conséquences. Mais de ce que le moral des marins s'est beaucoup amélioré, on aurait tort de conclure que l'empreinte de leur caractère essentiel a totalement disparu sous l'influence de ces modifications. L'habit a pu changer, se façonner mieux et beaucoup s'embellir même ; mais l'homme originaire est bien resté l'homme primitif, sous un habit plus élégamment coupé ou plus finement tissu. En jugeant le marin à terre et en le transportant par la pensée au milieu du navire, avec les manières qu'on lui avait vues dans le monde, vous aurez confondu deux situations et pour ainsi dire deux hommes qu'il fallait apprécier sous les deux influences de position les plus propres à modifier leur spécialité ou leur caractère. A terre, un marin qui sait un peu vivre s'attache à ne pas trop heurter les habitudes douces et faciles avec lesquelles il faut qu'il entre en contact ; mais à bord, où il a sa volonté à imposer ou sa responsabilité à mettre à couvert en face d'un navire où tout est promptitude, exigence et devoir, ne croyez pas qu'il abdique, pour plaire à des gens dont il n'a pas besoin, le libre arbitre qui lui est utile et le caractère que tendent continuellement à aigrir les contrariétés du métier et le long séjour de la mer. A terre, à table, dans le monde, le capitaine le plus despote sait qu'il n'est que votre égal, votre inférieur quelquefois ; mais, à bord, il n'est pas nécessaire de lui apprendre qu'il est votre chef, que tout doit être soumis à ses ordres, et que sur lui roule la res-

ponsabilité du navire, de votre fortune et de votre vie; et quand la sécurité générale dont il répond exige de sa part la promptitude de la volonté, et l'obéissance la plus vive et la plus passive de la part des autres, comment pourriez-vous vous étonner que l'homme que vous avez vu si calme et si patient au milieu des usages de la société, devienne tout à coup soucieux, altier et toujours exigeant au sein des dangers qu'il doit éviter et de toutes les circonstances difficiles qu'il doit prévoir? Avec une profession où le péril est de tous les instants, et qui impose aux sujets qui s'y vouent la rudesse attachée à la plupart des travaux manuels sur un élément toujours capricieux et si souvent terrible, où les privations les plus dures sont le partage de ceux qui l'habitent, comment ne pas concevoir l'influence que des causes aussi puissantes doivent exercer sur l'esprit des marins? Autant vaudrait supposer que les hommes élevés dans les habitudes de la société la plus raffinée doivent être brusques, emportés et violents, que d'admettre que les marins dussent toujours être doux, polis et patients dans les circonstances même les plus critiques de leur existence et de leur pénible profession.

Les idées que nous venons de chercher à développer nous semblent avoir été assez bien résumées avant nous, dans le dialogue suivant d'un capitaine de mes amis avec une passagère qui avait acquis le droit de l'interroger assez familièrement :

« Capitaine, lui dit d'abord la passagère, permettez-moi de vous demander pourquoi vous parlez toujours si brusquement à vos matelots, vous qui, avec nous autres simples passagers, vous êtes toujours montré si attentif et si bienveillant?

Le capitaine : Mais, madame, je parle brusquement à mes matelots par deux bonnes raisons: c'est que ce sont des matelots d'abord, et que je suis leur capitaine; et ma foi, pour être obéi vite, il me semble qu'il n'y a pas de meilleur moyen que de commander haut et ferme.

La passagère : Il est donc, à vous entendre, bien nécessaire que vous soyez obéi vite?

Le capitaine : Dans notre métier, on ne connaît que les choses promptes, et nous ne sommes entourés que de choses qui ne souffrent ni hésitation ni délais. C'est, en un mot, sous peine de la vie qu'il nous faut agir le plus souvent comme nous agissons.

La passagère : Dans les occasions difficiles, je conçois fort bien la nécessité d'être promptement obéi; mais pourquoi, dans les circonstances même les plus ordinaires, seriez-vous forcé de parler toujours d'une voix si élevée et si dure à vos hommes?

Le capitaine : Eh! mais, parbleu, je parle haut à mes hommes pour parler plus haut que le vent qui siffle dans le gréement et que la mer qui gronde le long du bord! Quand on commande, il me semble que c'est pour être entendu, n'est-ce pas?

La passagère : Et croyez-vous, permettez-moi de vous le faire observer, que si vous mettiez plus de douceur et moins de brièveté dans vos commandements, ils seraient exécutés avec moins de soumission et de célérité?

Le capitaine : Plus de douceur? Oui, j'entends; c'est plus de politesse que vous voulez dire. Je répondrai à cela d'abord, que nous n'avons guère le temps d'être polis dans notre état : ce n'est pas l'intention qui nous manque peut-être, mais c'est le loisir et la possibilité. Quand un grain, par exemple, tape subitement à bord et menace de faire chavirer le navire ou de faire tomber la mâture, je crie tant que je peux : *Amène les huniers!* parce qu'il serait trop long de trouver une phrase pour dire : *Allons, mes enfants, tâchons d'amener vite nos huniers!* C'est moins, vous entendez bien, pour être brusque que pour être laconique que je commande ainsi. C'est, en un mot, de la brièveté que je cherche à donner à mon langage, et non de la dureté à ma voix; et voilà tout le secret de cette rudesse involontaire que l'on nous reproche si injustement à nous autres marins. »

L'événement ne tarda pas à justifier l'opinion et le sentiment que le capitaine venait d'émettre et qu'il cherchait à faire comprendre à sa passagère. Au moment où l'entretien durait encore, un grain furieux, que l'officier de quart avait à peine prévu, tombe sur le navire. Le capitaine, dont le danger venait d'attirer l'attention sur la manœuvre que l'on se hâte de faire à bord, crie à tue-tête : *File l'écoute de grand'voile, la barre au vent, arrisse les huniers, file en double l'écoute du guy!...* Le navire, assailli par l'effort du grain furieux, se couche la moitié du bord de dessus dans la lame, sur la mer qui bouillonne autour de lui, et il reste incliné ainsi jusqu'à ce que la manœuvre qui tarde à se faire lui ait permis d'arriver... Le capitaine a beau crier de tous ses poumons : *File en double l'écoute de grand' voile, amène en grand le grand hunier!* la promptitude de ses gens ne répond qu'imparfaitement à l'énergie de son commandement, et c'est alors qu'il se met à hurler : *Amèneras-tu, tas de gredins!* et, en prononçant ces mots, il saute sur les premiers hommes qui lui tombent sous la main : ceux-ci se précipitent sur les drisses de hune, les huniers s'arrissent, l'écoute de grand'voile crie et donne du mou à la toile immense que le vent enlève en bannière au dehors du grand étai; le navire, soulagé, arrive enfin en se redressant et en fuyant plus paisiblement avec la rafale mugissante. Le grain venait d'être paré...

Une fois le péril passé, la passagère, revenue de la frayeur mortelle qu'elle venait d'éprouver, dit au capitaine : « Vous aviez raison, et je me

Digitized by Google

rends; un navire n'est pas un boudoir, et vos matelots sont bien loin d'être de petites maîtresses. »

EDOUARD CORBIÈRE.

UN

Voyage à Canton.

Quelques jours avant notre départ de Canton, nous trouvâmes au logis une carte de visite laissée par Mowqua, marchand de thé *hong*, avec une invitation à dîner. Cette invitation était écrite sur une feuille de papier rouge extrêmement fine, et beaucoup plus grande que celles employées chez nous au même usage. Mowqua est un des plus jeunes *honguistes*. Il a droit à une huppe blanche sur son bonnet (elle est, à ce qu'il m'a semblé, taillée en ivoire), et par conséquent appartient à la cinquième classe des mandarins. Vers les six heures et demie du soir, nous nous acheminâmes vers ce banquet *aldermanique*, ainsi que dirait un *cockney* (badaud de Londres). Des domestiques, portant d'énormes lanternes, nous précédaient, et, par précaution, on avait muni de coton nos oreilles, afin de les garantir des terribles effets de la musique chinoise.

Les alentours du bâtiment hospitalier étaient garnis d'une multitude de lanternes à feu, et un orchestre à l'harmonie infernale salua notre arrivée. L'hôte et son fils étaient là pour recevoir leurs convives, qu'au milieu des salutations et des compliments ils conduisaient jusqu'aux siéges placés pour eux dans la salle de réception. Le costume de ces riches Chinois était, dans cette soirée d'apparat, d'une magnificence extraordinaire. Par-dessus ses vêtements tissus de la soie la plus belle, et rajustés par une écharpe éclatante de même étoffe, le jeune Mowqua portait un manteau de fourrures précieuses. L'un et l'autre gardèrent sur la tête, sans jamais les quitter, leurs bonnets de velours ornés de la huppe honorifique. A tout regarder, leur apparence était imposante et digne.

Dès que les convives eurent pris possession de leurs siéges, rangés parallèlement sur deux lignes droites, le thé fut servi dans de larges tasses qu'accompagnaient des espèces de soucoupes assez basses. Le tout était posé sur un plateau d'or ou d'argent. C'est chose connue que les Chinois, comme les Japonais, prennent leur thé sans lait ni sucre. On jette quelques feuilles au fond de la tasse, où l'on verse ensuite de l'eau bouillante; puis, aussitôt que l'infusion a eu lieu, on transvase dans la soucoupe la liqueur, qu'on avale tandis qu'elle est encore toute chaude. Le thé dont on se sert ainsi est en feuilles entières; aussi l'eau, quoique suffisamment colorée, reste à l'état limpide.

Dans une salle voisine se tenaient les musiciens : il y avait, dans le nombre, quelques chanteurs en renom. Ils jouèrent ou chantèrent, sans discontinuer, durant la fête entière. C'était, à ce qu'on m'apprit, une espèce d'opéra. Le bruit n'avait certainement rien d'agréable, mais les Chinois n'y prêtaient aucune attention; seulement, dans les intervalles du repos, ils attrapaient quelques paroles du chant pour en faire l'objet d'une plaisanterie ou d'une observation.

Le festin commença. Nous fûmes conduits dans une autre pièce, où plusieurs tables carrées à six places étaient disposées de façon à former un demi-cercle. Du côté qui donnait sur le centre, elles restèrent inoccupées, mais garnies partout d'une tenture écarlate que relevaient de superbes broderies en or ou en soie, représentant des fleurs du pays aux carnations variées. L'hôte s'assit à la table du milieu, et députa un compatriote pour faire les honneurs de chacune des autres. Toutes étaient recouvertes sur le devant de corbeilles pleines de fruits et de fleurs, et, derrière ce rempart appétissant, d'une multitude de vases et d'assiettes fort petites, et portant des confitures, de menues tartines au beurre, des oiseaux froids, des saucisses, des pyramides d'oranges et de prunes, mille friandises diverses en un mot. Il y avait, dans l'étalage de ces richesses gastronomiques, un art infini dont pouvait se glorifier le maître de la maison.

Les Chinois ne font rien comme les Européens; aussi commençâmes-nous par le dessert. En guise de couverts, trois petites coupes étaient placées vis-à-vis de chaque siége. Celle de gauche contenait le *soy*, sauce aromatique dont les indigènes assaisonnent tous leurs mets; on se sert de celle du milieu durant le cours du repas, et sur la troisième se pose la cuiller de porcelaine avec laquelle il est d'usage de manger les soupes. Deux petits bâtons arrondis par le bout (ils sont en ivoire chez les gens riches) étaient en outre affectés au service de chaque convive. Il est difficile aux étrangers de tirer partie de ces bâtonnets. C'était, pour les Chinois, matière à plaisanterie. « Voyez donc ces sages Européens, chuchotaient-ils entre eux, ils ne savent pas même manger proprement. » Un de nous entendit et comprit parfaitement cette épigramme. Au lieu de serviettes, il y a près de chaque couvert un monceau de feuilles de papier découpées triangulairement et ornées de bandelettes rouges; c'est avec cela qu'on s'essuie les mains.

Pour entrer en action, l'hôte nous invita à choisir les meilleurs plats. Tandis que nous mangions, il appelait notre attention sur la saveur de tel fruit ou la rareté de tel oiseau. Ainsi se passa le premier service.

Digitized by Google

Les Chinois n'ont point de nappe ; mais on enleva l'espèce de surtout qui surchargeait les tables, et qui fut remplacé par un autre, abondant en nouvelles gourmandises. En même temps, une petite tasse fut ajoutée à chaque couvert. C'était pour boire le *samtschu*, liqueur obtenue par la fermentation du riz, et qui remplace le vin dans les festins chinois. Des serviteurs coururent de l'un à l'autre, armés de larges pots d'argent où le *samtschu* se conserve bouillant. Ce nectar, à mon avis, n'est pas excellent ; cependant il y en a de plusieurs espèces ou de plusieurs crûs, et, sur le nombre, j'en ai goûté qu'on pouvait comparer sans désavantage à de bonne eau-de-vie. Les Chinois sont, du reste, de fort polis convives. Lorsqu'ils veulent boire, ils se défient amicalement en se souhaitant bonheur et santé. Chacun prend sa coupe à deux mains et avale le contenu d'une gorgée. Quand il a fini, il en tourne la partie creuse vers son partner pour prouver qu'il n'y reste pas une goutte de liqueur. Force est de l'imiter sous peine de lèse-courtoisie.

Au second service, qui comprenait bien soixante mets environ, succédèrent les soupes. Celles-ci sont contenues dans de petits bowls qu'on place au milieu de la table, où chaque assistant va puiser sa part avec la cuiller de porcelaine déjà mentionnée. Nous eûmes, comme cela, cinq ou six soupes entremêlées d'autres ragoûts, de pâtisseries, de conserves, de hachis, etc.

Le thé servait d'intermède, ainsi que le tabac. De la sorte on reprenait des forces pour recommencer de plus belle et jusqu'au bout.

Enfin, après plusieurs services, plus abondants les uns que les autres, on dressa cinq nouvelles tables dans l'espace laissé vide en face de nous. Elles regorgeaient de rôtis ; du porc surtout et des oiseaux. Dix cuisiniers, vêtus avec goût et uniformément, entrèrent alors dans la salle et se mirent à découper. Il y en eut, pour chaque table, deux qui s'acquittèrent avec une adresse remarquable de leur tâche. D'autres domestiques nous transmettaient, sur de petites assiettes, les menues tranches qu'ils recevaient des premiers. Il fallut encore manger.

A la fin du repas, les cuisiniers reparurent et firent à l'assemblée de très-humbles remerciments pour l'honneur qu'elle leur avait fait de savourer leurs ragoûts. On se leva de table. Il y avait six heures que nous y étions, et plusieurs centaines de plats avaient passé devant nous successivement.

Il y a là de quoi désespérer nos ménagères de province qui s'enorgueillissent avec tant d'ostentation des prodigalités gourmandes d'un dîner manceau ou d'un repas flamand. Mais aux Chinois la palme. C'est le peuple le plus raffiné, le plus glouton, le plus vorace qu'on connaisse encore.

Ils font aliment de tout, ajoute le docteur Meyen. Dans les rues et sur les places de Canton, on voit un étalage perpétuel de comestibles ; ce sont partout des viandes qui chez nous sont loin d'être en réputation de haut goût : des faucons, des hiboux, des aigles, des cicognes. Rien n'égaie plus les Européens que de voir arriver un Chinois qui porte sur ses épaules une perche où se balancent deux cages contenant des chiens et des chats au lieu de pigeons et de poulets. Il y a entre autres une sorte d'épagneul nain qui paraît être fort recherchée. Les chiens reposent paisiblement dans ces prisons portatives ; mais les chats y font un vacarme à croire qu'ils pressentent leur destination. La chair de ceux-ci, quand l'animal est engraissé à point, jouit de l'estime nationale : on la sert sur la table des riches. Il n'en est pas de même des rats, qui sont abandonnés aux pauvres. Le marchand de rats arrive au marché avec sa perche où pendent, au moyen d'une pièce de bois passée dans leurs jambes de derrière, plusieurs douzaines de ces animaux embrochés en guise d'alouettes. Le spectacle doit paraître appétissant au voyageur dont le palais est encore sous l'influence des pruderies européennes !

Toutefois la gloutonnerie chinoise a ses châtiments. Outre les indigestions que le thé ne prévient pas toujours, on raconte quelque part que les chiens ont en horreur cette population *carnivore*. Ils reconnaissent à l'odorat les gourmands adonnés au chien, s'ameutent autour d'eux, les poursuivent de leurs aboiements et souvent de leurs morsures. Bizarre contradiction des coutumes humaines ! le chien est pour certains peuples un ami, pour d'autres un Dieu, pour les Chinois une friandise. Lesquels ont bien choisi ?

LES

Nègres de la Guadeloupe.

Je me suis embarqué au Havre sur *l'Intrépide Bisson*, le 24 novembre 1828. Notre traversée fut longue et périlleuse. Le vent de bout nous prit dans la Manche, d'où nous ne sommes sortis qu'à force de louvoyer et de faire des bords, après avoir reconnu les îles Seyland, sur lesquelles nous étions menacés d'être jetés. Dans ces parages, nous avons vu rôder tout près du navire, et pendant plusieurs heures, d'énormes souffleurs ou baleineaux, dont la masse se montrait souvent à fleur d'eau. Ce spectacle fit diversion au mal de mer qui me travaillait depuis mon départ.

Une tempête affreuse nous assaillit dans le golfe de Gascogne. Mais au large du cap Finistère, la tempête se déchaîna avec bien plus de furie. Nous avons passé quinze jours à la cape, avec nos plats-bords brisés, et tout l'horrible jeu

Digitized by Google

d'un navire neuf qui semblait s'entr'ouvrir à chaque instant sous le poids des lames qui, se heurtant dans les airs, retombaient avec fracas sur le pont, et amoncelaient les eaux sur nos têtes.

Peu à peu la mer devint moins houleuse, et nous retrouvâmes enfin le beau temps le jour de notre entrée dans les Etats du bonhomme Tropique, qui nous accueillit de la manière la plus aimable. La cérémonie du baptême fut très-joviale; un ciel pur et une brise favorable avaient dissipé nos tristes pressentiments.

Nous découvrîmes la terre le 14 janvier 1829: c'était le plateau de *la Désirade*. Notre entrée n'eut lieu que le lendemain 15, dans la rade de la Pointe-à-Pître : un canot nous porta sur le quai.

Quelle impression que celle qu'on éprouve en foulant pour la première fois une terre lointaine, et qui n'est pas le sol de la patrie! Chère France, comme tes souvenirs me semblèrent doux dans ce moment! Que je sentis bien alors tout mon amour pour toi à la vivacité et la grandeur de mes regrets!

La ville de la Pointe à-Pître a une vingtaine de mille âmes de population. Elle est nouvellement bâtie; elle a de belles rues tirées au cordeau et garnies de larges trottoirs.

Le premier objet qui me frappa fut la vue de ces pauvres Nègres, exposés à un soleil ardent. Ils travaillaient, demi-nus, sous la surveillance d'un homme à la figure livide et sèche, qui les rudoyait à chaque instant, et leur administrait de vigoureux coups de bâton.

Je longe le quai, et tout en cheminant, j'entends sortir d'un magasin des cris plaintifs, accompagnés du retentissement d'un bruit sourd. Je m'avance : c'était un Nègre que fustigeait un commis. Le noir recevait les coups à travers les reins, en protestant de son innocence, et en implorant sa grâce de ce jeune homme qui frappait toujours plus fort. Je demandai à un blanc qui était sur la porte si ce Nègre avait commis quelque faute grave. Il me répondit que son coquin de Nègre avait cassé un verre; que c'était un gueux qui ne faisait attention à rien, et que son commis était bien sot de se donner la peine de lui casser ainsi les reins à coups de bâton; que pour lui, il l'aurait fait tailler vertement par un commandeur. Une cause si futile et un châtiment si affreux me révoltèrent.

En traversant la place du marché, je vois la foule réunie en cercle. La curiosité me pousse. Une jeune femme m'apprend que c'était une mulâtresse de quinze ans, fort jolie, que sa maîtresse faisait battre. « Elle est insolente, dit-elle avec vivacité, et se permet toujours des observations. Sa maîtresse est trop bonne; elle la gâte et l'épargne; quelques gouttes de sang vont lui faire peur. Moi, je la mettrais à la raison avec un régime à ma manière : des fers, un cachot tous les soirs, et quelques coups de fouet au sang pour achever la correction. »

Quel pays suis-je donc venu habiter? me dis-je à moi-même : c'est un peuple d'anthropophages. Que cette dureté me déplut dans cette jeune femme! Comment peut-on être si méchant avec une si jolie figure! Quelle doit donc être la barbarie de ces hommes basanés, à l'air si âpre et si sec?

Ces différentes exécutions, toutes plus révoltantes les unes que les autres, m'avaient jeté dans une grande mélancolie et causé un malaise inexprimable. Cette tyrannie d'une caste sur une autre était si opposée à nos idée d'égalité devant la loi et à notre charte des droits de l'homme, que je me sentais violemment accablé du malheur de ces enfants de la Guinée. Ce n'étaient là cependant que de faibles échantillons de leurs horribles infortunes et de la cruelle autorité des blancs sur eux.

Le lendemain, passe près de moi, dans la rue des Abîmes, un jeune Nègre de seize ans au plus. Il avait les mains, ou plutôt les bras amarrés derrière le dos, par une forte corde, dont un bout était dans la main gauche d'un habitant de haute stature, au regard sombre. Cet homme avait dans sa main droite un énorme gourdin qu'il faisait vibrer et tomber avec bruit sur les épaules et sur la tête de son esclave. Jugez des cris et des pleurs de cet infortuné.

« Mais cet homme va assassiner ce noir, dis-je à un blanc qui était près de moi.

— Ah! vous êtes bon de vous apitoyer sur cette canaille, me répond-il; sans doute vous êtes arrivant et Européen.

— Quel crime a-t-il donc commis? lui repartis-je.

— C'est un Nègre, reprit-il, que son maître voulait faire fustiger, et qui est parti marron. La gendarmerie l'a arrêté et conduit à la geôle. Son maître est venu le réclamer et a été obligé de payer quatre gourdes et cinq escalins. Mais les quatre piquets vont lui être distribués en compensation. Un collier de fer au cou, armé de hautes pointes, l'empêchera bien de repartir. »

Après quelques jours de repos, je quittai la Pointe-à-Pître pour aller à la campagne visiter des lieux si nouveaux pour moi. Je ne trouvai que des routes dégradées, des rivières sans ponts, souvent des eaux stagnantes et méphitiques, et aucune de ces commodités que les voyageurs rencontrent en France à chaque pas, soit pour les besoins, soit pour les agréments du voyage. Voilà les impressions qui m'attendaient dans ce nouveau monde.

Digitized by Google

Terre-Neuve

ET SES DÉPENDANCES.

—

ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS SUR LES CÔTES DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

Terre-Neuve. — L'île de Terre-Neuve appartint primitivement à la France. Elle est située à l'entrée du golfe de Saint-Laurent, entre les 46° et les 52° lat. N. Elle n'est séparée du Labrador que par un canal de six lieues environ de largeur, appelé détroit de Belle-Ile. Sa forme, presque triangulaire, renferme à peu près trois cents lieues de circonférence; elle a dans sa plus grande longueur du nord au sud environ quatre-vingt-quinze lieues, et quatre-vingts lieues de largeur de l'est à l'ouest. L'intérieur en est, en grande partie, inconnu. — Ses parties explorées ne présentent que des rochers escarpés, des montagnes couvertes de mauvais bois, des vallées étroites et stériles, où errent des bêtes fauves de différentes espèces. On ignore encore si, avant l'arrivée des Européens dans cette triste contrée, elle a jamais eu d'autres habitants que quelques sauvages venus du continent dans la saison des chasses. Les parties situées au nord et à l'ouest jouissent d'un ciel constamment serein; il est moins pur à l'est et au sud, vu la proximité du grand banc, où il règne un brouillard perpétuel.

Grand banc de Terre-Neuve. — Ce que l'on nomme grand banc de Terre-Neuve est une montagne de rochers sous les eaux, à environ vingt-cinq ou trente lieues au sud-est de l'île, et pouvant avoir de cent cinquante à deux cents lieues de longueur. Les endroits où le banc s'élève davantage ont au moins vingt-cinq brasses de profondeur; partout ailleurs on trouve de trente à quatre-vingts brasses. On a sondé autour de ce banc immense jusqu'à quinze cents brasses sans fond, ce qui semble indiquer que ses extrémités sont coupées perpendiculairement. — La morue y est excessivement abondante.

Le sol aride de Terre-Neuve et son climat froid rendent cette île totalement impropre à des établissements agricoles quelconques; mais des mers poissonneuses baignent ses bords; elle est voisine du grand banc, où se trouve tant de poisson; elle est environnée de quinze ou seize îles dont, par son étendue, elle est en quelque sorte le chef-lieu; enfin, elle offre sur ses côtes un grand nombre de havres, abris précieux pour la préparation de la pêche.

La France fut une des premières puissances qui remarquèrent ces avantages et s'occupèrent de les exploiter. Suivant quelques écrivains, la découverte de Terre-Neuve et les premiers essais de pêche en ces parages seraient dus à des barques du Cap-Breton, près de Bayonne, qui avaient reconnu l'Amérique du Nord cent ans avant Christophe Colomb. Ayant observé que les baleines s'éloignaient de leurs côtes à certaines saisons, les marins basques s'étaient appliqués à chercher la retraite de ces poissons et avaient ainsi poussé leur navigation jusque sur les côtes du Canada. — Les marins basques avaient trouvé sur le grand banc de Terre-Neuve et dans le voisinage une abondante pêche de morue, et depuis lors, ils avaient continué à s'y rendre de temps à autre. — On dit que ce fut d'un pilote basque que Colomb reçut les premières notions de l'existence du Nouveau-Monde. — D'autres auteurs attribuent la découverte de Terre-Neuve au Vénitien Jean Cabot, en 1497. Ils prétendent que les vaisseaux anglais furent les premiers et longtemps les seuls qui s'occupèrent de la pêche de la morue, et quelques-uns avancent, sans preuve suffisante, que les Français ne parurent dans ces parages qu'en 1634, temps auquel ils auraient obtenu de Charles Ier la liberté d'y pêcher, moyennant un droit, dont ils auraient été peu après exemptés. — Quelle que soit la nation qui ait la gloire de ces découvertes, il reste constant que les premiers établissements de Terre-Neuve furent français.

Jean Verrazini, Florentin, prit possession de Terre-Neuve, au nom de François Ier, en 1525 : c'est lui qui la nomma. Jacques Cartier, de Saint-Malo, avait déjà parcouru le golfe Saint-Laurent, lorsqu'en 1525, après la mort de Verrazini, massacré par des sauvages, il s'établit, avec quelques autres Français, à Terre-Neuve. Les Anglais n'y parurent que quelque temps après; mais, dès le milieu du XVIe siècle, des sujets des deux puissances étaient également fixés dans l'île. Les seules occupations de ces colons furent la pêche. En 1604 seulement, sous la protection de Henri IV, et à la faveur des nouvelles colonies du Canada et de l'Acadie, la pêche française prit un notable accroissement. Alors, la plupart de nos provinces maritimes s'en occupèrent, à l'exemple des Basques et des Normands, qui longtemps avaient été les seuls qui s'y fussent adonnés. Bientôt on distingua trois sortes de pêches : celle dite *sédentaire* ou des colons, celle du grand banc faite par les bâtiments venus de France; celle enfin qui se faisait par des chaloupes en pleine mer et sur les côtes, et dont les produits étaient préparés dans les havres où les navires d'Europe étaient mouillés.

Le traité de paix conclu à Utrecht en 1713 assura au gouvernement britannique la possession de l'Acadie et la propriété exclusive de Terre-Neuve. Les Français conservèrent le droit

Digitized by Google

de pêcher et de rester sur certaines côtes, mais sans pouvoir y faire aucun établissement autre que celui qui devenait nécessaire dans la saison de la pêche. — La propriété de l'île appelée Cap-Breton et de toutes les autres quelconques, situées dans l'embouchure et dans le golfe de Saint-Laurent, fut, d'ailleurs, garantie à la France, et le traité lui laissa la faculté de s'y fortifier.

Ile du Cap-Breton ou Ile Royale. — Cette île, située entre les 45° et 47° lat. N., n'est éloignée de Terre-Neuve que d'environ quinze lieues. Elle forme avec l'Acadie un canal connu sous le nom de détroit de Fronsac. Elle a environ trente-six lieues dans sa plus grande longueur et à peu près vingt-deux de large. Son climat est froid et son sol se refuse à toute espèce de culture. — Quelques Français s'y étaient établis vers l'an 1541; mais ce commencement de colonisation n'avait pas eu de suite, et la colonie ne fut réellement fondée qu'en 1713. Le gouvernement la nomma Ile Royale; il y fit transporter ceux des anciens habitants de l'Acadie et de Terre-Neuve qui désirèrent s'y rendre. En peu de temps une population de quatre mille âmes s'y trouva réunie: Louisbourg, le fort Dauphin, le port Toulouse, furent construits. — Les îles Saint-Jean, la Madeleine, Madame, Scatary, firent partie du gouvernement particulier de l'Ile Royale, qui, lui-même, devint une dépendance du Canada. — La guerre de 1743 vint arrêter les premiers progrès de cette nouvelle organisation coloniale. L'Ile Royale tomba au pouvoir des Anglais, qui en déportèrent les habitants en France. Le traité d'Aix-la-Chapelle nous ayant rendu nos possessions dans le golfe Saint-Laurent, les colons retournèrent à l'Ile Royale en 1749.

Ile de Saint-Jean de l'Assomption. — Ce fut vers cette époque que l'île Saint-Jean de l'Assomption commença à avoir de l'importance. Plus avancée dans le golfe Saint-Laurent que celle du Cap-Breton, cette île en est éloignée de huit lieues à l'ouest. Déjà elle avait été l'objet de l'attention de la métropole, mais les plans formés à son sujet n'avaient pas eu d'exécution. Ses premiers habitants furent des Acadiens, qui, progressivement, s'y réunirent trois ou quatre mille. La plupart étaient cultivateurs et surtout habitués à élever des troupeaux: la fertilité du sol secondant, d'ailleurs, les vues du gouvernement français, l'établissement devint donc, en grande partie, agricole. C'était un immense secours que les produits de cette île au milieu d'îles stériles. — Les habitants de l'Ile Royale, uniquement occupés de la pêche, ainsi que ceux des autres îles de cette dépendance, trouvèrent à Saint-Jean des approvisionnements de vivres et de bestiaux. Bientôt ces colonies acquirent une importance qu'elles n'avaient jamais eue avant la guerre.

Le traité de Paris du 10 janvier 1763 fit passer au pouvoir de l'Angleterre nos possessions dans le Canada et l'Ile Royale, ainsi que toutes les autres îles et côtes dans le golfe Saint-Laurent. Nous ne conservâmes dans ces mers que les îles Saint-Pierre et Miquelon, cédées pour servir d'asile aux pêcheurs français, et sous la condition de ne les pas fortifier. Les droits de pêche et sécherie nous furent, au reste, garantis tels qu'ils sont stipulés dans le traité d'Utrecht.

Ainsi, de toutes ses possessions dans ces contrées, où de grands succès avaient été inutilement obtenus par elle, la France n'a plus à cette époque, comme aujourd'hui, que deux îlots de pierre au sud de Terre-Neuve!

Iles Saint-Pierre et Miquelon. — Elles sont situées par les 47° lat. N. et 59° long. O. Elles ne sont éloignées de Terre-Neuve, au sud, que de cinq lieues environ, à l'ouvert de la baie de Fortune. — Saint-Pierre peut avoir quatre lieues de circonférence; elle est inculte et stérile; partout elle n'offre qu'un roc vif, couvert en quelques endroits d'une très-mince couche de terre noire. Sa rade vaste peut contenir une quarantaine de vaisseaux, même de la première grandeur, et son port peut renfermer plus de cent navires du commerce. Mais à l'entrée de ce port deux barres ne laissent jamais plus de quatorze pieds de fond. Près de Saint-Pierre sont quatre îlots qui en dépendent, nommés: îlots aux Chiens, aux Pigeons, le Bourg, le Colombier. — Les deux îles de Miquelon, réunies depuis 1783 par une espèce de chaussée de sable amoncelé par la mer, formaient auparavant deux îles séparées, dont la plus grande peut avoir quinze lieues de tour, et la plus petite de neuf à six. Elles sont éloignées de Saint-Pierre d'environ trois milles, à partir de la côte de la petite Miquelon, qui en est la plus rapprochée. On y trouve quelques terres propres à la culture et quelques prairies. Au nord de la grande île est une vaste baie, mouillage dangereux. Saint-Pierre et Miquelon sont également remarquables par leur salubrité.

Le sort de ces deux îles est de tomber au pouvoir de l'ennemi, à chaque guerre maritime. Les Anglais s'en rendirent maîtres en 1778, et y détruisirent tous les établissements. Les habitants, au nombre de douze cents environ, furent forcés de se réfugier en France. — Le traité définitif du 23 septembre 1783 nous remit ces îles, et cette fois, elles nous furent cédées en toute propriété et avec la faculté de les fortifier. Sa Majesté, afin de prévenir le renouvellement de discussions antérieures, relatives à la pêche, renonça au droit de pêche qui, en vertu du traité d'Utrecht, nous appartenait depuis le cap Bonavista jusqu'au cap Saint-Jean; mais il fut décidé en même temps que la pêche française commencerait désormais audit cap Saint-Jean, passerait par le nord et des-

Digitized by Google

cendant la côte occidentale de Terre-Neuve, aurait pour limite le cap Raze, au 47° de lat. N. Les autres droits de pêche dans le golfe Saint-Laurent et hors du golfe, furent assurés à la France, conformément au traité d'Utrecht. Tous les habitants de ces îles qui avaient été déportés en 1778, y firent leur retour aux frais du roi, qui leur alloua des avances qui n'ont jamais été remboursées.

Au moment où les guerres de la révolution, 1792, éclatèrent, la pêche française de la morue était parvenue à de grands résultats.

Les Anglais s'emparèrent encore de Saint-Pierre et Miquelon en 1793. Ils en déportèrent les habitants en France en 1794. Mais ils laissèrent sur pied les établissements, qui ne furent brûlés qu'en 1795, par une escadre française aux ordres de l'amiral Richery, chargé d'aller détruire les pêcheries de l'ennemi.

Le traité d'Amiens, du 27 mars 1802, remit sur le même pied où elles étaient avant la guerre les pêcheries françaises sur les côtes de Terre-Neuve, des îles adjacentes et dans le golfe Saint-Laurent. La guerre, qui éclata de nouveau en 1803, fit retomber au pouvoir de l'ennemi les îles de Saint-Pierre et Miquelon, avant qu'aucun nouveau plan eût été arrêté à leur égard par le gouvernement français.

Le traité de Paris, en 1814, confirmé en cette partie par celui du 20 novembre 1815, établit, quant aux droits de pêche des Français sur le banc de Terre-Neuve, sur les côtes de l'île de ce nom, des îles adjacentes et dans le golfe de Saint-Laurent, que tout serait rétabli sur le même pied qu'en 1792. Une expédition fut, en conséquence, préparée au commencement de l'année 1816, pour aller reprendre possession des îles Saint-Pierre et Miquelon. — Parmi les habitants qui avaient été déportés en 1794, il en fut désigné, pour être conduits aux frais du roi, dans ces îles, six cent quarante-cinq, formant cent trente familles. Sa Majesté leur accorda des indemnités. — La rétrocession eut lieu le 22 juin 1816.

La population actuelle de Saint-Pierre est de quatre cent quatre-vingts âmes; celle de Miquelon, de quatre cent vingt-cinq. A cette population sédentaire se joint toujours un nombre assez considérable de pêcheurs de Granville, Saint-Malo, etc., appelés *pêcheurs hivernants*.

— En 1834, la morue exportée de Terre-Neuve et des environs en France et dans les colonies françaises, représentait une valeur de plus de deux millions.

Dans le précis que l'on vient de lire nous nous sommes borné à tracer une analyse rapide des documents dont nous avons eu communication dans un voyage que nous avons fait récemment aux îles de Terre-Neuve et de Saint-Pierre et Miquelon... Alors nous venions de laisser les Antilles, cette terre riche et pittoresque, où le soleil et de fécondantes pluies couvrent le sol d'une si luxueuse végétation; alors nous venions de nous baigner dans une tiède atmosphère; nos yeux étaient habitués à n'embrasser que des tableaux où la nature a développé sa grâce, sa majesté, sa puissance. Et quel contraste pour nous en abordant aux rivages de Saint-Pierre, de Terre-Neuve!

Rien n'est plus triste, plus mélancolique que tous les aspects que présentent leurs côtes stériles. Tout y est morne et désolé. Durant ce que l'on appelle l'été, des brumes épaisses presque continuelles; l'hiver, des glaces immenses, de la neige. Là, aucun bruit ne décèle la vie que vous entendez partout dans des contrées plus heureuses; — là, rien ne se mêle au mugissement des vagues, au grondement des vents.

On a vu que les traités concèdent à la France des droits de pêche sur certaines côtes de l'île de Terre-Neuve. Sur ces côtes se dressent de frêles établissements, de misérables baraques en bois, où nos pêcheurs préparent la morue : concessionnaires exclusifs de la pêche en ces parages, nous ne devons cependant y faire aucun établissement véritable. — Un nombre considérable de marins et d'hommes de la basse classe sont annuellement employés à la pêche de la morue. Allez, c'est un rude travail que celui-là qui se poursuit sans relâche, plusieurs mois, sur une mer dure, et sous un ciel si froid, si triste!... Que de personnes qui, en mangeant confortablement un vol-au-vent à la morue, ignorent les peines et la misère de ceux qui sont allés leur chercher ce poisson! Il est vrai qu'il ne faut pas aussi demander à la majorité des gens comment se produit le sucre, dont ils font une si ample consommation, et faire d'autres questions du même genre à ceux qui, à chaque heure, usent de choses dont ils ignorent honteusement l'origine.

Le gouvernement français entretient, chaque année, dans ces parages, durant la saison de la pêche, une station ordinairement composée de deux bâtiments de guerre légers et d'un bâtiment de transport, où se trouvent les objets qui peuvent être offerts en secours aux navires qui se livrent à la pêche. La mission des officiers commandant ces bâtiments de guerre, est de protéger nos pêcheurs, de maintenir l'ordre parmi eux, et de faire impartialement respecter les traités qui nous autorisent à pêcher dans ces mers. — La baie de Terre-Neuve, où se tient le plus habituellement le capitaine chef de station, est celle du Croc. Nous l'avons particulièrement visitée. Cette baie fermée, calme comme un bassin, dont les abords sont d'une âpreté sauvage, offre pourtant, dans ses contours, une végétation qui console les regards sans cesse errant dans ces grandes solitudes, sur l'aridité, sur des sites sans vie, sur des rochers cadavres, fondus dans un horizon grisâtre, baignés par une mer si souvent déserte. Au

Digitized by Google

Croc, une forêt d'arbustes, de frêles pins, puis quelques fleurs, des fraisiers sauvages, qui grelottent sur une mince couche de terre.

Le commandement des îles Saint-Pierre et Miquelon est dans ce moment confié à un capitaine de vaisseau en retraite, qui a sous ses ordres un sous-commissaire, trois commis de la marine, trois chirurgiens, un juge. Le bourg de Saint-Pierre est un amas de cases assez propres; le petit hôtel du commandant, construit en bois, est un palais à côté. — C'est là que gèlent des prolétaires qui se livrent à la *pêche sédentaire*; des marchands qui vont y faire rapidement fortune, en pressurant horriblement les pêcheurs; et des officiers du gouvernement, que le besoin d'un emploi confine dans ces déserts glacés. Hors le temps des pêches, cette possession française reste six et sept mois sans communication extérieure, bloquée par des glaces, gisant sous la neige. Alors, toute occupation cesse, chacun se dégourdit au foyer de son toit, d'où s'élève une fumée qui va se perdre dans l'épais brouillard qui voile le jour. Certes, il faut pour habiter là des goûts contemplatifs, des occupations intérieures constantes; sans cela, c'est à mourir de froid et d'ennui.

JULES DUPONT,
Officier du Commissariat de la Marine.

Nous ferons suivre ce précis historique sur nos établissements français dans le nord de l'Amérique, par un coup d'œil pratique sur la pêche de la morue; détails que nous devons à un officier supérieur de la marine qui les a recueillis sur les lieux.

VARIÉTÉS.

Pêche de la Morue

SUR LE GRAND BANC DE TERRE-NEUVE.

Le banc de Terre-Neuve est une élévation qui se trouve sous l'eau et dont l'étendue du nord au midi est d'environ 140 lieues, tandis que celle du levant au couchant ne dépasse pas 60; assez large vers le sud, il se termine en pointe au nord. Eloigné de 12 lieues marines des côtes de Terre-Neuve, ce banc entretient sur son fond, qui presque partout est de sable fin, une quantité innombrable de ce poisson appelé morue, et dont la consommation est si nécessaire à la population peu aisée de France, à celle de nos colonies, ainsi qu'aux habitants du Midi et de l'Italie, qui en sont très-friands.

La France, après l'Angleterre, est de toutes les puissances celle dont les armements de pêche sont les plus nombreux, et c'est à cette branche d'industrie qu'est dû en partie le mouvement de notre navigation commerciale. En effet, il faut, pour les bâtiments que l'on expédie à la pêche, des vins, des eaux-de-vie, des salaisons, des farines, des lignes, des filets, des hameçons, des plombs et une grande quantité de sel; quelques-uns des bâtiments pêcheurs, en revenant des ports de la Méditerranée, rapportent une partie de ces denrées aux ports d'armements, mais l'autre partie est laissée à la navigation du cabotage qui se fait entre Bordeaux, La Rochelle, l'île de Rhé, Le Croisic d'une part, et Saint-Brieuc, Saint-Malo, Granville et Dieppe de l'autre. C'est aussi à cette pêche que l'inscription maritime doit une partie de son personnel, puisque les levées de marins faites pour armer nos bâtiments, auxquels le mode de recrutement ne suffit pas, s'exercent principalement sur nos ports de pêche qui, pour ne pas faire languir leurs expéditions, sont dans la nécessité d'engager des jeunes gens de l'intérieur pour armer les bâtiments destinés à la pêche. Bien que ces jeunes gens ne deviennent pas tous bons matelots, toujours est-il vrai de dire qu'une partie parvient à le devenir, et que l'autre, bien que la plus grande, apprend au moins à se promener sur l'eau sans en être incommodée et se façonne aussi aux rigueurs du métier.

Voyez-vous ce brig dont les voiles sont encore désenverguées, il se dispose à lever l'ancre pour aller aux îles de Saint-Pierre et Miquelon prendre l'appât nécessaire pour continuer sa pêche; c'est *le Dieppois*, dont le capitaine Vigoureux, surnommé *Gare la Bûche*, est un véritable ours de mer; il possède de la pratique, mais de théorie, point; aussi trouve-t-il mauvais que pour être capitaine il faille subir des examens. Il ne fait jamais son point; il sait qu'en quittant le fanal d'Ouessant, il suffit de mettre le cap à l'ouest-nord-ouest de la boussole, et qu'après bien des contrariétés et un pénible mois de navigation, son *Dieppois* approchera de sa destination. S'il se lave parfois les mains, ce n'est pas pour qu'elles soient propres, mais bien afin de connaître la température de la mer : c'est là son thermomètre marin, et rarement, à l'en croire, il se trompe. Peu lui importe le soleil, il navigue dans la brume aussi bien que s'il y faisait clair, et à l'entendre, plus d'une fois son bâtiment a mis le nez dans le barachois de Saint-Pierre, sans qu'il ait été possible par l'obscurité de reconnaître la terre; ce n'est même qu'en entendant causer sur le rivage, qu'il s'est aperçu qu'il entrait en rade. Mais peu nous importe que ce soit vrai ou non, toujours est-il que sur le banc, malgré les tempêtes et les glaces, le capitaine Vigoureux est aussi tranquille que dans le port de Dieppe. Il

Digitized by Google

Gamain del.

Imp. par Chardin

Pêche à la morue

Gal. Pinx.

Digitized by Google

s'y croit en effet, puisqu'il demande toujours aux navigateurs qui prennent sonde et passent près de lui, quel temps il fait dehors. Dehors!.. comme s'il était dedans, lui, mouillé en pleine mer, qui n'a d'autre abri que celui que lui donne sa bouée. Il tangue sans cesse sur son câble qu'il abraque ou qu'il file selon qu'il fait calme ou que le vent souffle, sans prendre d'autre soin que celui de pêcher du poisson, et d'en pêcher le plus possible. Son bâtiment ne garde ordinairement qu'un artimon de cap et son petit foc, voiles faciles à manœuvrer, capables de le faire capayer si son ancre dérape, et dont le but principal est surtout de le tenir debout au vent pour ne pas être incommodé par la mer. Il a déjà à bord seize mille belles morues qu'il a prises de la manière suivante :

Des lignes de 12 à 1500 brasses, garnies de brasse en brasse, dans toute la longueur, d'un avançon et d'un hameçon, auquel on a accroché un hareng ou un capelan salé, sont, au moyen des chaloupes que vous apercevez le long de son bord, élongées et mouillées chaque soir de la même manière que les palanques dont se servent les pêcheurs sur les étangs ; le lendemain matin, les mêmes chaloupes vont relever ces lignes qui sont halées à bord, et desquelles on dégage les morues qui s'y sont prises. Des décolleurs, des trancheurs et des saleurs, tous gens de l'équipage du *Dieppois*, sont disposés à se mettre à l'œuvre; et si la pêche est bonne, il y a grande joie dans l'équipage, car, à la suite de la capture et de la préparation du butin, chacun trouve ordinairement la récompense accordée au zèle et à l'activité apportés dans ces travaux. Cette récompense consiste dans un verre d'eau-de-vie, et le verre d'eau-de-vie sur le banc de Terre-Neuve est pour le matelot un grand stimulant.

Les décolleurs sont chargés de détacher la tête de la morue ; c'est le premier degré de l'apprentissage du métier.

Les trancheurs sont des hommes précieux, les bons sont très-recherchés : ordinairement ce sont les officiers du bâtiment ; ils ouvrent la morue par le ventre, en retirent la rogue et les boyaux ; mettent la première dans un baril, jettent les derniers sur le pont, et enlèvent avec beaucoup d'adresse l'arête de la morue, puis laissent tomber celle-ci dans un traîneau qu'un mousse conduit au saleur.

Le saleur place la morue dans la cale, le ventre en l'air, en forme un plan qu'il sale au moyen d'une pelle en bois, avec une habileté étonnante. Un bon saleur est difficile à rencontrer : il doit savoir mesurer à l'œil bien exactement la quantité de sel nécessaire pour conserver la morue sans la brûler, ou sans l'exposer à se détériorer par la trop petite quantité employée. Cela fait, on retire les langues, les rogues et les *nous* qui sont également salés; ordinairement la rogue se met en baril. Elle sert d'appât pour la sardine au retour en France ; mais souvent aussi, la morue en étant plus friande que du hareng et du capelan salé, elle est employée pour boëtter les hameçons de la ligne de fond.

Après le travail, que notre capitaine *Gare la Bûche* voit toujours finir avec regret, on jette quelques seaux d'eau sur le pont pour en enlever les débris, et l'on se remet à l'ouvrage pour amorcer les lignes qui, le soir, dans la même journée, seront tendues de nouveau, afin d'être relevées le lendemain matin, à moins cependant que le mauvais temps ne permette pas aux chaloupes de quitter le bâtiment, car alors ce ne serait pas sans quelque danger.

Au mois de juin de l'année dernière, par un assez beau temps cependant, le capitaine Vigoureux expédia une de ses chaloupes pour lever les lignes de la veille, lorsque tout à coup la brume survint si épaisse que cette embarcation s'égara ; malgré le bruit des cornets qui cherchaient par leurs sons à la guider dans son retour, elle ne put rejoindre *le Dieppois*. Force fut aux matelots qui la montaient de s'abandonner à la Providence, et d'attendre que cette brume leur permît de voir un horizon moins rapproché. Le jour se passa dans l'attente, et quand la brume se dissipa, le soleil n'était déjà plus. Pas un feu sur lequel la chaloupe pût se guider ; la nuit leur cachait les bâtiments mouillés, et sans doute ils avaient été entraînés assez loin pour ne pas voir le fanal que le capitaine Vigoureux avait mis à tête du mât pour indiquer sa position à ses malheureux matelots, qu'il regrettait d'autant plus, que le commencement de sa pêche n'ayant pas été abondant, il se voyait dans l'impossibilité, après cette perte, d'en faire une seconde qui pût le dédommager de la première. Au jour, la chaloupe aperçut une petite goëlette qui pêchait en dérivant, et par conséquent à la ligne traînante ; ils se dirigèrent dessus et l'atteignirent bientôt : c'était *le Fisherman*, petit bâtiment américain, qui sous peu devait faire route pour Boston, y porter son chargement pour revenir ensuite sur le banc à l'arrière-saison ; le patron Dick se fit un devoir de recueillir les naufragés qui, de leur côté, payèrent l'hospitalité qu'on leur donnait, en se rendant utiles à la pêche de ce bâtiment, qui ne tarda pas, au moyen de ce surcroît d'équipage, à être terminée

Quelques jours se passèrent dans l'attente de la part du capitaine Vigoureux, qui, ne concevant pas d'abord de fortes craintes pour la vie de ses hommes, puisque le temps n'avait pas été mauvais, n'était cependant plus sans quelque inquiétude, sachant qu'ils n'avaient pas de vivres pour plus de deux jours ; il fallut lever l'ancre et faire route pour Saint-Pierre et Miquelon, où

Digitized by Google

au mois de juin se réunissent tous les bâtiments pêcheurs, afin de prendre un approvisionnement de capelan pour le reste de la pêche. Mais quelle fut sa surprise, lorsqu'en sortant du grand banc, il vit un petit bâtiment se diriger vers lui en faisant des signaux : c'était *le Fisherman*. Le maître de pêche Cordeur avait reconnu *le Dieppois*, et sur les assurances qu'il en donnait, le patron Dick consentit à le rencontrer et à lui faire des signaux. Peu après, tous furent dans la joie d'une rencontre aussi imprévue qu'agréable, et le capitaine *Gare la Bûche* oublia tous les chagrins que lui avait causés une séparation qui portait un si grand préjudice aux intérêts de son armement. Le courage de chacun des membres de cette famille de pêcheurs fut ranimé par les exhortations de leur chef, qui eut soin, par quelques verres de liquide donnés à propos, de ne pas le laisser abattre ; et au retour sur le grand banc, muni d'un bon approvisionnement d'appât, la pêche du *Dieppois* surpassa toutes les espérances de son capitaine qui, de retour à Dieppe en octobre, rendit grâce à la Providence de l'avoir ainsi favorisé dans son entreprise et d'avoir épargné les jours de ses meilleurs pêcheurs.

LAVAUD,
Capitaine de vaisseau.

HISTOIRE.

Affaire

DE LA CANONNIÈRE *LA CHIFFONNE*.

La canonnière française *la Chiffonne*, en station au Grouen, petit havre voisin d'Isigny, était commandée par l'enseigne de vaisseau Lesage, et servait à protéger les convois du Havre à Cherbourg. Les Anglais, qui possédaient encore les îles Saint-Marcouf, ayant appris par leurs émissaires que cette canonnière avait envoyé seize matelots de son bord pour compléter l'équipage de la frégate *la Guerrière*, mouillée sur la rade de Cherbourg, crurent le moment opportun pour attaquer *la Chiffonne* et la prendre par surprise avec des chaloupes armées. Il est à observer que ce moyen leur réussissait à souhait depuis quelque temps, puisqu'en moins d'une année ils s'étaient emparés de cette manière d'une frégate dans la rade de Dunkerque, d'une canonnière placée sous le canon de la citadelle de Port-Louis, et d'un fort bâtiment corsaire mouillé dans les eaux du Passage.

Le 17 janvier 1801 (27 nivôse an 9), à neuf heures du soir, huit grandes péniches, montées de vingt-cinq à trente hommes chacune, partirent de l'Ile-du-Large, sous le commandement du lieutenant Press, de la marine royale. Les avirons des péniches étaient garnis de serpillière : on avait pris toutes les précautions pour s'approcher en silence de la canonnière française. A dix heures et demie, par une nuit calme et des plus noires, les vedettes de *la Chiffonne* signalèrent plusieurs embarcations qui arrivaient avec rapidité vers l'avant du navire. L'officier de quart les héla sur-le-champ. Il lui fut répondu en français : « Nous sommes républicains, et nous venons à bord de votre bâtiment. » On les invita vainement à mouiller ; les péniches s'avancèrent à force de rames. Deux coups de canon à mitraille partirent alors de la canonnière. Les chaloupes continuèrent leur marche, sans s'embarrasser de cette volée de *prunes* qu'on fit pleuvoir sur elles ; et l'ennemi, poussant des hourras, vint s'accrocher à l'avant et aux flancs de *la Chiffonne*. Il n'y avait en ce moment à bord de ce navire, portant sept bouches à feu, que vingt-six hommes d'équipage : dix hommes avaient été détachés dans la journée pour garder un canon placé dans une redoute qu'on élevait sur la côte voisine, et le soir ils n'avaient pu se rembarquer.

En abordant, l'ennemi fit une brusque décharge de mousqueterie, et tenta aussitôt, le pistolet et la hache à la main, de s'élancer sur le pont ; mais la canonnière, protégée par un filet d'abordage qui lui formait une ceinture élevée de sept à huit pieds au-dessus des bastingages, repoussa avec vigueur cette première attaque, dans laquelle le capitaine Lesage fut grièvement blessé d'un coup de feu. L'ennemi revint à la charge, en même temps qu'il dirigeait sur le pont une vive fusillade. Les Anglais, qui saisissaient les mailles du filet d'abordage pour s'aider à grimper à bord, étaient renversés dans les flots à coups de piques et de baïonnettes, et à coups de pistolet qu'on leur tirait à bout portant. Quant aux fusils, ils étaient si mauvais, qu'à peine pouvait-on s'en servir, et dans cette circonstance critique le fer suppléait au feu.

Déjà les péniches paraissaient se dégarnir des hommes qui les emplissaient au commencement de l'action, lorsque plusieurs pièces d'artillerie, habilement pointées, les foudroyèrent successivement : un obusier de 24, chargé à balles, ne laissa que deux hommes debout dans une chaloupe, et abattit le courage des assaillants. Cette vigoureuse attaque, cette défense plus vigoureuse encore, le combat, enfin, durait depuis une heure et demie : une telle résistance rebuta les Anglais, qui, désespérant de s'emparer de *la Chiffonne*, cessèrent leur feu et s'éloignèrent de la terrible canonnière, après avoir essayé d'y mettre le feu avec des chemises soufrées. Il était alors minuit. Ils avaient perdu cinquante-sept hommes. Le sang coulait dans leurs péniches,

Digitized by Google

remplies de morts et de blessés; et plusieurs de leurs embarcations étaient tellement désemparées, qu'il fallut que les plus agiles revinssent les prendre à la remorque.

Pendant cet engagement, court, mais des plus chauds, *la Chiffonne*, qui avait l'avantage de sa position, n'eut que huit hommes mis hors de combat, deux morts et six blessés. Les pavois du navire et son filet d'abordage furent taillés de coups de sabre, et ses bastingages criblés de balles.

Ainsi vingt-six Français, mal armés, pris à l'improviste et comme au dépourvu, résistèrent pendant deux heures à plus de deux cents Anglais, les contraignirent à la retraite, et leur firent éprouver un échec sanglant. Les soldats de la République, qu'on les prit en masse ou en détail, sur terre ou sur mer, étaient partout des héros.

Le bruit retentissant de la canonnade avait mis sur pied la population des environs : une centaine de gardes nationaux arrivèrent de Grand-Camp et d'Isigny, à une heure du matin, alors que l'affaire était terminée et que les péniches anglaises ramaient lentement vers les îles Saint-Marcouf.

La Chiffonne ne se sentant plus capable de repousser une seconde attaque, vu la faiblesse numérique de son équipage, et l'état de la canonnière nécessitant des réparations, elle appareilla, remonta la Vire et se rendit à Isigny, où elle mit à terre ses morts et ses blessés. Ce fut alors qu'on trouva sur le pont du navire huit pièces d'artifice et des fagots soufrés, que les Anglais, en se retirant, avaient lancés à bord et n'avaient pu incendier.

VÉRUSMOR.

BIOGRAPHIE.

Notice

SUR L'AMIRAL LEHÉDOIS

(DU BOCAGE.)

Lehédois (Giles), plus connu sous le nom de *capitaine du Bocage*, naquit à Cherbourg le 10 novembre 1658. Issu de parents sans fortune, il passa sa jeunesse à naviguer pour vivre, et ne reçut d'autre éducation que celle toute de pratique de l'adversité et du besoin. Sans protecteur, sans appui, livré à lui-même, il débuta dans la carrière où il devait s'illustrer par être simple matelot. Bientôt sa bravoure le fit connaître avantageusement des gens de mer, et son intrépidité dans les combats, sa prudence dans le danger, son audace, ses talents, lui procurèrent successivement le commandement de plusieurs corsaires de Cherbourg et de Saint-Malo, avec lesquels il fit des prises considérables sur le commerce anglais. Quelques-unes de ses riches captures, qu'il conduisit à Lisbonne, firent assez de sensation dans cette capitale pour que les exploits de Lehédois vinssent à la connaissance de Jean V, roi de Portugal, qui voulut voir cet intrépide marin. Ce prince, en 1706, la première année de son règne, proposa à *du Bocage* d'entrer au service dans sa marine, comme capitaine de haut-bord. Le corsaire accepta avec empressement cette faveur que lui valait son courage, et reçut aussitôt de la chancellerie de Lisbonne des lettres de naturalisation. Au commencement de l'année suivante, il s'embarqua sur un vaisseau de ligne et fit le voyage d'Amérique, où, dit le moine Ygnano, il trouva plus d'une occasion de signaler son courage. Le roi Jean lui donna le commandement de plusieurs autres bâtiments. Il fit une croisière sur les côtes de France et d'Espagne, fut employé dans la Méditerranée, et enfin au Brésil. Il commandait en second à Rio-Janeiro, en 1711, lorsque cette ville fut prise et rançonnée par le célèbre Duguay-Trouin. *Du Bocage* se comporta vaillamment à la défense de cette place, et le vainqueur, dans ses *Mémoires*, signale son héroïsme plus grand que son habileté. Cet homme, qui devait tout à lui-même, parvint au grade d'amiral du Brésil, emploi dans lequel il ne resta sans doute pas oisif; mais il est fâcheux que cette partie la plus intéressante et la plus historique de la vie de Lehédois soit inconnue. On sait seulement que vers l'époque de la mort de Louis XIV, il repassa en Europe à bord d'un vaisseau de guerre convoyant des navires marchands, et qu'il conduisit au Brésil une petite escadre destinée à protéger le commerce portugais dans ces parages. On ignore absolument le reste de la vie de Lehédois; on n'a aucun renseignement sur le temps et le lieu de sa mort : son nom même ne figure nulle part dans les biographies, et c'est à peine si l'histoire de Portugal le cite. L'oubli dans lequel est enveloppée la mémoire de cet homme distingué est dû au tremblement de terre qui bouleversa Lisbonne en 1755, et détruisit les archives de la marine.

En réparant l'oubli dans lequel la Providence semblait avoir jeté Lehédois, nous avons pensé être utile à nos compatriotes, en leur signalant les Français qui surent donner de l'éclat à leur nom, même sous un pavillon étranger.

V.

VOYAGE DE *L'ASTROLABE*,

EN 1826 ET 1827.

—

Pêche d'une ancre

PROVENANT

DU VAISSEAU NAUFRAGÉ DE LAPÉROUSE.

Vanikoro est désormais une île célèbre dans les annales de la navigation française : ce fut sur ses récifs que se perdit Lapérouse. Longtemps on ignora le lieu où avait fini cette grande destinée. Dans sa lutte avec la mer, il n'était pas échappé un seul homme pour nous dire comment l'illustre marin avait été vaincu. Les voyages récents de Dillon et de d'Urville ont seuls éclairci ce point d'histoire. Pour l'établir ici, il faut remonter à l'origine de l'expédition.

C'était au temps où Cook venait d'illustrer la Grande-Bretagne par une série de voyages hardiment conçus, habilement exécutés. La France, mise en demeure par cet exemple qui avait retenti en Europe, résolut à son tour de combiner un voyage de circumnavigation sur une grande échelle. Le savant Fleurieu en dressa l'itinéraire; Louis XVI, bon géographe lui-même, écrivit de sa main des instructions qui pourraient passer pour un chef-d'œuvre, ne fussent-elles pas venues d'un roi. Enfin, comme chef de cette expédition, on choisit le capitaine Lapérouse, déjà célèbre dans la marine par son expédition contre les établissements anglais de la baie d'Hudson. On lui donna pour second le capitaine Delangle, son ami, officier fort distingué; des savants et des marins du plus grand mérite furent en outre appelés à partager les travaux de cette aventureuse expédition.

Les deux flûtes *la Boussole* et *l'Astrolabe* furent armées pour ce voyage. Elles appareillèrent de Brest le 1er août 1785, mouillèrent tour à tour à Madère, à Ténériffe, à Sainte-Catherine du Brésil, à la Conception du Chili; elles visitèrent l'île de Pâques, l'île Mawi dans le groupe de la côte N.-O. de l'Amérique, travail le plus essentiel de la mission.

Sur ces parages, un premier malheur vint frapper Lapérouse. Dans un havre auquel il avait donné le nom de *Port des Français*, deux embarcations, s'étant hasardées sur une barre dangereuse, furent englouties avec tout leur monde. Six officiers et seize matelots périrent dans ce désastre.

Lapérouse quitta cette côte fatale vers la fin de juin 1786, relâcha à Monterey en Californie, traversa l'Océan Pacifique, faillit se perdre sur deux écueils inconnus qu'il nomma *Ile Necker* et *Iles Basses françaises*, traversa les îles Mariannes à la hauteur de l'Assomption, doubla les îles Bashee, et mouilla enfin à Macao le 3 janvier 1787.

Il resta deux mois dans cette relâche, puis quarante jours à Manille, qu'il quitta le 10 avril; piqua au nord, reconnut quelques portions de la côte japonaise, exécuta son beau travail dans le bras de mer inexploré jusque-là, et qu'il nomma *Manche de Tartarie;* releva toute la presqu'île Seghalien, puis quelques-unes des Kouriles; mouilla enfin dans le port Saint-Pierre et Saint-Paul du Kamtchatka, d'où il expédia par terre le jeune Lesseps avec un double des matériaux jusque-là recueillis. Cet interprète était le seul homme de l'expédition qui dût revoir la France.

Parti du Kamtchatka vers la fin de septembre 1787, Lapérouse fit voile vers le sud, coupa la ligne le 21 novembre, aperçut, le 9 décembre, l'une des îles Hamoa, où périt le malheureux Delangle, fit voile pour l'Australie, et mouilla à Botany-Bay le 26 janvier 1788. Par une coïncidence assez bizarre, à la même époque, le commodore Phillip se trouvait mouillé près de là, à Port-Jackson, amenant avec lui les hommes qui devaient former le noyau de la future colonie de la Nouvelle-Galles du Sud. Les deux commandants français et anglais firent un échange de politesses et de bons procédés. Le commandant Phillip se chargea des dépêches de Lapérouse, les dernières que l'on ait reçues de lui. Dans une lettre au ministre de la marine, le capitaine traçait les éventualités de son itinéraire. Il avait l'intention, en quittant Botany-Bay, de visiter les îles Tonga, d'explorer ensuite certaines parties de la Nouvelle-Calédonie, des îles Salomon, de la Louisiade, puis de passer le détroit de Torrès pour atteindre l'Ile-de-France en décembre de la même année. Il comptait être de retour en France au mois de juin 1789.

Cependant 1789 et 1790 s'écoulèrent sans qu'aucune nouvelle postérieure parvînt dans nos ports de mer. Des inquiétudes sérieuses commençaient à s'accréditer. La Société d'histoire naturelle prit l'initiative, et demanda à l'Assemblée nationale qu'une expédition fût envoyée à la recherche des navires de Lapérouse. L'Assemblée nationale se réunit à ce vœu par son décret du 9 février 1791, sanctionné par le roi. Un armement fut résolu.

Les deux grandes flûtes *la Recherche* et *l'Espérance* partirent de Brest le 28 septembre 1791, sous les ordres de d'Entrecasteaux. Cet officier, à son passage au cap de Bonne-Espérance, apprit qu'un rapport du commodore Hunter désignait les îles de l'Amirauté comme le théâtre probable du naufrage de Lapérouse. A l'instant même les deux flûtes se dirigèrent vers cet archipel; mais contrariées par la saison, et, d'ailleurs, mauvaises voilières, elles n'y parvinrent que le 28 juillet

Digitized by Google

La chaloupe de l'Astrolabe pêchant une des ancres de Lapérouse.

Digitized by Google

1792. Leurs recherches furent inutiles; nul bâtiment européen ne semblait s'être perdu sur ces parages. D'Entrecasteaux poursuivit les opérations qui lui avaient été imposées. De beaux travaux scientifiques, publiés par MM. Rossel et Labillardière, furent la seule compensation obtenue à des frais énormes et d'incalculables fatigues. L'armement fut maltraité dans son personnel plus qu'aucun ne l'avait été; les trois premiers chefs moururent : d'Entrecasteaux, Huon de Kermadec et d'Auribeau; et avec eux une bonne portion des équipages. Enfin, à leur arrivée à Java, les deux navires furent confisqués par le gouvernement hollandais. Ce qu'il y a de plus singulier dans ce voyage, c'est que les deux conserves passèrent devant l'île qu'elles cherchaient, devant Vanikoro, théâtre du désastre de Lapérouse, où, sans doute, on eût trouvé alors des traces récentes du naufrage et peut-être des hommes encore vivants.

Depuis cette époque jusqu'en 1825, nul autre essai de recherche ne semble avoir été fait. *L'Uranie* et *la Coquille*, expédiées pour les mers du Sud sous la Restauration, ne furent point envoyées dans cette pensée. *La Coquille*, dans la nuit du 1er au 2 août 1823, passa à quatre ou cinq lieues de Vanikoro, sans se douter que cette île gardât des preuves du triste événement.

Ce ne fut guère qu'au moment où le ministère accueillit le projet du capitaine d'Urville, c'est-à-dire vers la fin de 1825, que l'on songea à faire des recherches nouvelles. Il était bruit alors, en France, du rapport d'un baleinier qui avait vu une croix de Saint-Louis et quelques médailles entre les mains des sauvages de la Louisiade et de la Nouvelle-Calédonie. Les détails paraissaient exacts et formels. Le ministre de la marine en tint compte; M. d'Urville fut chargé de s'assurer de leur degré de vérité, et de poursuivre la solution du problème. Le nom de son navire, *la Coquille*, fut changé en celui d'*Astrolabe*.

L'Astrolabe partait de France avec des données bien incertaines; mais sur sa route l'attendaient de précieux indices. Son passage à Port-Jackson, loin de lui rien révéler, mit M. d'Urville en suspicion contre les bruits accrédités en France. Plus heureux à Tonga-Tabou, il sut par la Tamaha que Lapérouse avait relâché à Namouka après avoir quitté Botany-Bay. Ce ne fut pourtant qu'à la fin de 1827, et dans une relâche à Hobart-Town, qu'il fut mis sur la voie d'une nouvelle reconnaissance. A Hobart-Town, on avait connaissance d'une découverte faite par le capitaine Dillon, indice dont il est temps de parler.

Vieux routier de l'Océan Pacifique, où il naviguait depuis vingt années sur des bâtiments de commerce, Dillon commandait en 1826 *le Saint-Patrick*, qui, dans sa route de Valparaiso au Bengale, passa, le 15 mai, près de Tikopia. Sur les pirogues qui vinrent accoster le navire, se trouvaient le Prussien Bushart et le lascar Joe, qu'il avait, treize ans auparavant, déposés sur cette île. Joe, monté à bord, fit des affaires avec l'équipage, et, entre autres objets, vendit à l'armurier une poignée d'épée en argent, sur laquelle étaient gravés des caractères. Interrogé à cet égard, le lascar répondit que cette poignée, ainsi que d'autres colifichets de fabrique européenne qui se trouvaient à Tikopia, provenaient d'une île voisine nommée Vanikoro, sur laquelle deux grands navires avaient autrefois naufragé. Le lascar affirma, suivant Dillon, qu'ayant fait le voyage de Vanikoro six ans auparavant, il y avait vu deux hommes âgés, marins des bâtiments perdus; il ajouta que des débris du sinistre existaient encore, et qu'on pourrait en retirer quelques-uns. De ce récit Dillon inféra que ces deux bâtiments étaient ceux de Lapérouse. Il décida Bushart à l'accompagner sur Vanikoro; mais, cette fois, les calmes et les courants contrarièrent sa reconnaissance. Retourné à Calcutta, il fit part de ses soupçons à la Compagnie des Indes et à la Société asiatique, dans un rapport officiel plus explicite et plus formel que le récit livré depuis à la publicité.

« En examinant la poignée d'épée, dit-il, je crus y découvrir les initiales du nom de Lapérouse, ce qui fit naître en moi des soupçons et pousser mes questions aussi loin que possible. Par l'intermédiaire de Bushart et du lascar, j'interrogeai quelques insulaires sur la manière dont leurs voisins avaient pu se procurer tous les objets en argent et en fer qu'ils possédaient. Ils me répondirent que les naturels de Mallicolo (Vanikoro) racontaient que, bien des années auparavant, deux grands vaisseaux étaient arrivés près de leurs îles; qu'ils avaient jeté l'ancre, l'un à l'île de Vanou, l'autre à l'île de Païou, peu éloignées l'une de l'autre. Quelques jours après, et avant qu'ils eussent eu communication avec la terre, une tempête s'était élevée et avait poussé les deux vaisseaux à la côte. Celui qui avait jeté l'ancre à Vanou échoua sur les roches. Les naturels se portèrent alors en foule au bord de la mer, armés de massues, de lances et d'arcs, et lancèrent quelques flèches à bord du vaisseau. L'équipage riposta par des coups de canon, et tua plusieurs sauvages. Le vaisseau, battu par les vagues, et continuant de se heurter contre les roches, fut bientôt mis en pièces. Quelques hommes de l'équipage se jetèrent dans les canots, et furent poussés par le vent à la côte, où, en débarquant, ils furent tués jusqu'au dernier par les naturels. D'autres, qui s'étaient jetés à la nage, ne gagnèrent la terre que pour partager le sort de leurs compagnons, de sorte que pas un seul homme de ce vaisseau n'échappa à la mort.

» Le vaisseau qui échoua à Païou fut jeté sur une plage de sable. Les naturels accoururent, et lancèrent leurs flèches sur ce navire comme ils

Digitized by Google

avaient fait sur l'autre; mais les gens de l'équipage eurent la prudence de ne pas répondre par les armes à cette agression. Au contraire, ils montrèrent aux assaillants des haches, de la verroterie et d'autres bagatelles comme offrandes de paix, et ceux-ci cessèrent les hostilités. Aussitôt que le vent eut un peu diminué, un vieillard poussa au large dans une pirogue et aborda le vaisseau. C'était un des chefs du pays: il fut reçu avec des caresses, et on lui offrit des présents qu'il accepta. Il revint à terre, apaisa ses compatriotes, et leur dit que les gens du vaisseau étaient des hommes bons et affables; sur quoi plusieurs naturels se rendirent à bord, où il leur fut offert à tous des présents. Bientôt ils apportèrent en retour à l'équipage des ignames, des volailles, des bananes, des cocos, des porcs, et la confiance se trouva établie de part et d'autre.

» L'équipage du vaisseau fut obligé de l'abandonner. Les hommes blancs descendirent à terre, apportant avec eux une grande partie de leurs provisions. Ils restèrent quelque temps dans l'île, et bâtirent un petit vaisseau avec les débris du grand. Aussitôt que le petit bâtiment fut prêt à mettre à la voile, il partit avec autant d'hommes qu'il en put convenablement porter, après avoir été approvisionné de vivres frais et abondants par les insulaires. Le commandant promit aux hommes qu'il laissait dans l'île de revenir promptement les chercher, et d'apporter en même temps des présents pour les naturels; mais jamais les insulaires n'entendirent plus parler ni de ce petit bâtiment ni de ceux qui le montaient. Les hommes de l'équipage demeurés dans l'île se partagèrent entre les divers chefs, auprès desquels ils résidèrent jusqu'à leur mort. Il leur avait été laissé, par leurs camarades, des fusils et de la poudre; et ces objets les mirent à même de rendre de grands services à leurs amis, dans leurs batailles avec les naturels des îles voisines.

» Le Prussien ne s'était jamais hasardé à faire un voyage à Mallicolo avec les naturels; mais le lascar y était allé une fois ou deux. Il affirma qu'il avait vu à Païou deux Européens qui parlaient la langue des insulaires, et qu'il avait conversé avec eux. C'étaient des vieillards qui lui dirent avoir fait naufrage plusieurs années auparavant dans un des vaisseaux dont ils lui montrèrent les débris. Ils lui dirent aussi qu'aucun vaisseau n'avait touché aux îles Mallicolo depuis qu'ils y étaient; que la plupart de leurs camarades étaient morts, mais qu'ayant été disséminés dans les diverses îles, ils ne pouvaient dire précisément combien d'entre eux étaient encore vivants. »

Après la lecture de ce rapport, la Compagnie décida qu'un de ses navires, *le Research*, irait, sous les ordres de M. Dillon, explorer les îles de Vanikoro, et constater le naufrage du capitaine français d'une manière précise.

Le 23 janvier 1827, *le Research* mit à la voile, toucha à Hobart-Town, à Port-Jackson, et mouilla le 1er juillet à Korora-Reka sur la baie des Iles. Reparti de nouveau, il toucha successivement à Tonga-Tabou, à Rotouma et à Tikopia. Sur cette dernière île, il embarqua un naturel nommé Ratia, qui devait lui servir de guide et d'interprète. Il s'y procura aussi divers objets provenant du naufrage. Enfin, arrivé le 7 près de Vanikoro, *le Research*, après six jours employés dans une reconnaissance du mouillage, jeta l'ancre sur le petit havre d'Ocili, dans la baie de l'est.

A peine établi sur ce point, Dillon s'occupa de récolter tous les objets du naufrage qui restaient dans l'île, et grâce aux instruments en fer, aux étoffes et aux verroteries dont il se montra prodigue, il parvint à en ramasser une quantité prodigieuse. La plus grande partie consistait en crocs, chevilles, anneaux de chaînes, et autres morceaux en fer; en rouets de poulies, casseroles, cuillers, plateaux et entonnoirs en cuivre; en divers fragments d'instruments astronomiques et d'ustensiles de cuisine. L'un des objets les plus importants fut une grande cloche en bronze d'un pied de diamètre. Sur l'un de ses côtés se trouvait un crucifix entre deux figures; de l'autre, rayonnait un soleil, le tout estampillé au moyen d'une espèce de légende : BAZIN M'A FAIT. Des recherches accomplies depuis ont prouvé que ces marques étaient celles de la fonderie de l'arsenal de Brest vers 1785. On réussit en outre à se procurer, sur les récifs de l'ouest, quatre pierriers en bronze, un boulet de 18, un dollar espagnol, des fragments de cristaux, porcelaines, faïence, bouteilles et verres; enfin, divers débris en fer, cuivre et plomb.

Mais une trouvaille plus précieuse encore, ce fut celle d'un morceau de sapin de quatre pieds de long sur quatorze pouces de large, décoré d'une fleur de lis et de plusieurs autres ornements sculptés. Cette sculpture, rapportée en France, fut reconnue pour un débris du couronnement d'un des navires de Lapérouse, épave incontestable de ce naufrage. A Vanikoro, les naturels en avaient fait un panneau de porte. Une pierre meulière, qui avait dû servir à un moulin à bras, fut trouvée aussi dans le même enclos.

Les naturels, d'ailleurs, ne niaient pas le naufrage. Ils le racontaient chacun à sa manière, et le capitaine du *Research* cite plusieurs versions qu'on lui en fit. Voici la plus précise et probablement la plus exacte de toutes. Elle fut donnée par Valie, second aligui de Vanou.

« Il y a longtemps, dit cet indigène, que les habitants de cette île, sortant un matin de leurs maisons, aperçurent une partie d'un vaisseau sur le récif, en face de Païou. Il y demeura jusqu'au milieu du jour, heure vers laquelle la mer acheva de le mettre en pièces. De grandes portions de ses débris flottèrent le long de la côte. Le vais-

Digitized by Google

seau avait été jeté sur le récif pendant la nuit à la suite d'un ouragan terrible, qui brisa un grand nombre de nos arbres à fruits. Nous n'avions pas vu le vaisseau la veille. Quatre hommes échappèrent et prirent terre près d'ici : nous allions les tuer, quand ils firent présent de quelque chose à notre chef qui leur sauva la vie. Ils résidèrent parmi nous pendant un peu de temps, après quoi ils allèrent rejoindre leurs compagnons à Païou. Là, ils bâtirent un petit vaisseau, et s'en allèrent dedans. Aucun de ces quatre hommes n'était chef; tous étaient des inférieurs. Les objets que nous vendons proviennent du vaisseau qui échoua sur le récif à basse mer; nos gens avaient l'habitude d'y aller plonger et d'en rapporter ce qu'ils pouvaient. Plusieurs débris vinrent à la côte, et nous en tirâmes diverses choses; mais, depuis quelque temps, on n'a rien retiré du vaisseau, parce qu'il est pourri et qu'il a été emmené par la mer. Nous ne tuâmes aucun des hommes de ce vaisseau; mais il vint à la côte plusieurs cadavres qui avaient les bras et les jambes mutilés par les requins. Dans la même nuit, un autre vaisseau toucha sur un récif près de Vanou et coula à fond. Il y eut plusieurs hommes qui se sauvèrent. Ils bâtirent un petit vaisseau, et partirent cinq lunes après que le grand se fut perdu. Pendant qu'ils bâtissaient le petit vaisseau, ils avaient planté autour d'eux une forte palissade de troncs d'arbres pour se garantir de l'approche des insulaires. Ceux-ci, de leur côté, les craignaient, de sorte qu'il y eut peu de communications entre eux. Les hommes blancs avaient coutume de regarder le soleil au travers de certaines choses que je ne puis ni dépeindre ni montrer, parce que nous n'avons eu aucune de ces choses. Deux hommes blancs restèrent après le départ de leurs compagnons. L'un était chef, l'autre un homme qui servait le chef. Le premier mourut il y a environ trois ans : une demi-année après, le chef du canton où résidait l'autre homme blanc fut obligé de s'enfuir de l'île, et l'homme blanc partit avec lui. Le district qu'ils abandonnèrent se nommait Paukori; mais nous ne savons pas ce qu'est devenue la tribu qu'il habitait alors. Les seuls blancs que les habitants de l'île aient jamais vus sont premièrement les gens du vaisseau naufragé, puis ceux que nous voyons aujourd'hui. »

M. Dillon fit plusieurs excursions dans l'île, sans que les naturels, gagnés par ses largesses, l'inquiétassent en aucune manière. Le résultat de cette reconnaissance, consigné dans sa relation, n'offre qu'un intérêt fort médiocre. Un prétendu plan de Vanikoro, dressé par lui, est fort inexact et incomplet.

Dans les premiers jours d'octobre, craignant que les vents d'est ne le retinssent dans la baie, il franchit heureusement la passe dangereuse de l'est et mouilla sur la baie tranquille de Manevai, y stationna trois jours, puis sortit par le chenal du nord, cingla vers Touboua et Nitendi, et ensuite vers la Nouvelle-Zélande. Après une relâche assez longue, il passa à Port-Jackson, et mit ensuite à la voile pour Calcutta, où il fut rendu le 7 avril 1828. Récompensé généreusement, il obtint de la Compagnie la permission d'aller en France avec les objets qui devaient faire foi de sa découverte. En France, le meilleur accueil lui était réservé : il fut présenté à Charles X, obtint la croix de la Légion-d'Honneur, 10,000 francs d'indemnité, et une pension de 4,000 francs inscrite au grand-livre. Tout cela se passait un mois avant l'arrivée de *l'Astrolabe*. *L'Astrolabe* fit autant que *le Research* à Vanikoro, et ce ne fut qu'un épisode de sa longue expédition; mais le gouvernement français eut une autre balance pour ses mérites.

Ce fut devant Hobart-Town, le 20 décembre 1827, que le capitaine d'Urville eut connaissance des travaux de Dillon, dont quelques journaux avaient donné des aperçus pleins de réticences. Dillon, il faut le dire, ne jouissait pas d'une grande réputation de véracité dans la colonie; on y tenait ses récits pour fort suspects et fort exagérés. Aller ainsi, sur la foi de données vagues, chercher une île imaginaire, lui demander des preuves qu'elle n'avait peut-être pas, se livrer à cette croisière fantastique et stérile, pendant qu'une reconnaissance inachevée des côtes de la Nouvelle-Zélande demandait encore quelques mois d'explorations studieuses, telle était la position qui s'offrait alors au capitaine d'Urville. S'il réussissait, tout allait bien; s'il parvenait à résoudre le grand problème d'un naufrage mystérieux, tout se justifiait : déviation de route, changement d'itinéraire. Mais dans l'autre hypothèse, dans l'éventualité d'une campagne infructueuse, ne pouvait-on pas l'accuser de s'être abandonné trop naïvement aux rêves d'un aventurier?

Vouloir, d'ailleurs, ne suffisait pas; il fallait pouvoir. Dillon avait parlé de Tikopia et de Vanikoro, mais sans préciser leur gisement. C'était là son secret, la restriction mentale qu'il devait exploiter. Il fallait donc chercher à tâtons l'île problématique. Le capitaine d'Urville ne se laissa pas vaincre par cette difficulté. Sondant les réticences de Dillon, il vit que Tikopia était l'ancienne Barwell des cartes anglaises, et que Vanikoro ne pouvait être qu'une des îles situées au sud-est de Santa-Cruz, ou le groupe découvert par Bligh, au nord des Nouvelles-Hébrides. Dès lors son plan fut fait; il résolut de chercher Tikopia dans Barwell, et là, de savoir par les naturels quelle était l'île du naufrage.

Pendant que le capitaine d'Urville organisait son départ, arrivèrent à Hobart-Town deux lettres de Dillon complétement contradictoires : l'une parlant d'ajourner son voyage à cause d'une

Digitized by Google

prétendue mousson ; l'autre annonçant qu'il venait de le réaliser avec les plus beaux résultats. Quoique ces dépêches étranges dussent redoubler l'embarras du commandant français, il n'en persista pas moins dans ses résolutions. *L'Astrolabe* mit à la voile le 6 janvier 1828 ; elle reconnut l'île Norfolk et le volcan Mathew, les îles Fataka et Anouda, et parut le 10 février devant Tikopia. La corvette était à peine en vue, qu'une pirogue l'accosta. Elle portait le Prussien Bushart, qui avait accompagné Dillon à Vanikoro. Cet homme confirma la réalité du voyage de ce marin, et tira enfin le capitaine d'Urville de sa longue incertitude. C'était déjà beaucoup que d'avoir obtenu cette preuve ; mais il restait à la compléter par une reconnaissance ; il restait aussi à accomplir un devoir pieux vis-à-vis d'hommes morts pour le progrès de la science et de la navigation.

Quelques officiers et naturalistes mirent pied à terre à Tikopia et furent reçus dans une case publique des indigènes : c'était Bushart qui les conduisait. Cet homme avait promis d'accompagner *l'Astrolabe* à Vanikoro, avec cette condition toutefois, que sa femme, jeune Zélandaise, serait du voyage : mais d'autres influences lui firent retirer sa promesse. L'une des raisons alléguées pour justifier ce refus était l'insalubrité du séjour de Vanikoro. Les naturels auxquels on s'adressa firent la même réponse. Le lascar Joe, prié à son tour, ne se montra pas moins intraitable. Il prétendit n'avoir jamais dit au capitaine Dillon qu'il y fût allé.

Alors le capitaine d'Urville se contenta de prendre à bord deux Anglais, fixés à Tikopia depuis neuf mois, et dont l'un, qui parlait assez bien la langue des naturels, pouvait servir d'interprète. Cinq Tikopiens furent aussi compagnons forcés et involontaires du voyage : on les trouva oubliés à bord, quand toutes les pirogues se furent éloignées.

Le capitaine d'Urville tira droit sur Vanikoro, dont il avait démêlé le gisement à travers les ruses et les réticences de Dillon. Quelques calmes l'ayant attardé en route, il n'accosta l'île que le 14, en prolongea les récifs, envoya un canot pour reconnaître le mouillage, utilisa un vent contraire de nord-ouest pour aller chercher Taumako, indiquée par Quiros près de Santa-Cruz, et perdue depuis cette époque ; employa trois jours à cette croisière, sans pouvoir trouver cette île ; puis rebroussa chemin vers Vanikoro, et mouilla le 21 dans la dangereuse et petite rade d'Ocili, où *le Research* avait mouillé, et qu'avaient indiquée les naturels du village de Manevai.

Le premier soin de M. d'Urville, quand *l'Astrolabe* se trouva affourchée sur ses ancres, fut de se concilier les naturels à l'aide de quelques présents. En toute autre occasion, les objets qu'il offrit auraient été regardés comme des choses de la plus grande magnificence ; mais Dillon, le prodigue Dillon, avait gâté les insulaires : ils reçurent tout avec une froideur marquée. On passa outre. Cette circonstance ne fut pas, du reste, la seule où l'on put rencontrer parmi les Vanikoriens de la défiance et de la mauvaise volonté vis-à-vis des Français ; il s'en présenta d'autres par la suite, et en si grand nombre qu'il fallut croire à des préventions semées d'avance, à des terreurs habilement produites. D'ailleurs, ces hommes avouèrent plus tard qu'on les avait avertis que les Français étaient compatriotes des naufragés, et qu'ils viendraient sans doute tirer vengeance du funeste événement dont ces côtes avaient été le théâtre.

Malgré ces obstacles si grands et si divers, M. d'Urville ne se rebuta point. Des embarcations furent expédiées sous les ordres des officiers de *l'Astrolabe* pour faire le tour de l'île. On devait recueillir à la fois, le long de la côte, et les objets provenant du sauvetage et les traditions du sinistre ; relever la carte de l'île et en étudier l'histoire naturelle. Tout allait ainsi marcher de front.

La première expédition, commandée par M. Gressien, ne valut à *l'Astrolabe* qu'un petit nombre de débris peu importants. Nul renseignement n'en résulta. A toutes les questions qui leur étaient adressées, les insulaires opposaient un profond silence ou des réponses évasives. Un système de mutisme, délibéré en commun, semblait bâillonner toutes les bouches et fermer toutes les oreilles. Quand l'un d'eux, plus communicatif et plus accessible aux présents, s'apprêtait à donner quelques détails, à l'instant même ses camarades l'entouraient d'un air mécontent et effrayé, le priaient de se taire ou le forçaient à la retraite.

La seconde expédition, commandée par M. Jacquinot, éprouva d'abord des obstacles semblables. A Vanou, l'approche des Français mit l'alarme dans la petite population de ce village ; les femmes et les enfants s'enfuirent dans les bois, emportant leurs effets les plus précieux : les hommes s'approchèrent seuls, mais évidemment effrayés et inquiets. On les interrogea, ils nièrent tout ; enfin ils avouèrent que longtemps ils avaient eu en leur pouvoir des crânes de *Maras* (ils nommaient ainsi les Européens), mais qu'ils les avaient ensuite jetés à la mer.

Le chef Valie, celui que cite Dillon, fut le seul qui montra plus de confiance. A diverses reprises, il parut sur le point de faire des révélations complètes ; mais ses compatriotes l'arrêtèrent avec des menaces. A Nama, même silence, même dissimulation. Nulle offre ne put d'abord décider les naturels à signaler le lieu du naufrage ; mais M. Jacquinot s'étant mis à déployer devant eux un morceau de drap rouge, l'un des sauvages, séduit par les couleurs saillantes de l'objet, sauta à l'instant dans le canot, témoignant par gestes qu'il

Digitized by Google

le conduirait au lieu voulu si on lui donnait le morceau d'étoffe. Le marché fut fait, et M. Jacquinot arriva sur le récif où s'était passée la catastrophe. C'était là une recherche essentielle et dont M. Dillon semble ne s'être point occupé. Du mois n'en parle-t-il nulle part.

La chaîne de récifs qui environne Vanikoro occupe un diamètre de deux ou trois milles au large devant Païou et Ambi, tantôt rapprochée beaucoup de la côte, tantôt s'en éloignant d'environ un mille. Là, dans une sorte de passe à travers le brisant, le sauvage fit arrêter le canot, montrant du geste le fond de l'eau. Les Français regardèrent, et, à une profondeur de douze à quinze pieds, ils distinguèrent, disséminés çà et là et empâtés de coraux, des ancres, des canons, des boulets et de nombreuses plaques de plomb. Ce spectacle dissipa tous les doutes : sur les pointes de cet écueil, s'était perdu l'un des navires de Lapérouse.

Tout le bois, mangé par la vague, avait disparu; le métal seul restait, plus durable et plus résistant. Le gisement des ancres donnait lieu de présumer que quatre d'entre elles avaient coulé avec le navire, tandis que les deux autres auraient pu être mouillées. En outre, l'aspect des lieux permettait de soupçonner que le navire avait donné dans cette passe pour avoir voulu s'introduire en dedans de la chaîne des brisants, qu'il y avait échoué et qu'il n'avait pu se tirer de cette position. Quelques sauvages affirmaient que c'était ce navire dont l'équipage débarqué à Païou avait construit un petit bâtiment, tandis que l'autre navire avait échoué en dehors du récif et s'était complétement englouti.

Arrivé ainsi sur le lieu du sinistre, M. Jacquinot chercha à l'instant même à en arracher quelques débris. Il fit élinguer une ancre; mais elle adhérait si fort au fond, qu'on fut obligé de renoncer à cette drague. Plus tard, M. Guilbert fut plus heureux. Après de violents efforts qui firent craquer la chaloupe, il parvint à extraire de la croûte des coraux qui tapissaient la mer une ancre de 1800 livres environ, un canon court en fonte du calibre de 8, fortement oxydés et empâtés à deux pouces d'épaisseur. Un pierrier en bronze, une espingole en cuivre, un saumon et une grande plaque de plomb, des fragments de porcelaine complétèrent ce sauvetage fait à quarante ans d'intervalle.

Cependant *l'Astrolabe* souffrait dans ce mauvais havre d'Ocili. La houle fatiguait ses chaînes et menaçait de la jeter à toute heure sur une côte aux rochers verticaux, contre les parois desquels elle aurait coulé par quinze brasses de fond. Le commandant songea à changer de station. A l'aide de grelins et d'ancres à jet, il se hala jusque dans la vaste baie de Manevai, bassin calme et abrité contre tous les éléments.

Là du moins on rencontra des hommes plus sociables. Les naturels, ennemis de ceux de Tevai, accoururent à bord de *l'Astrolabe*. Les chefs saluèrent le capitaine à la manière du pays, en baisant le dos de leur main, et l'un d'eux, premier ariki et prêtre de Manevai, nommé Moembe, se déclara son ami particulier. C'était un homme de cinquante ans environ, petit de taille, laid même parmi les siens, bon homme au demeurant, d'un naturel paisible, point importun, point indiscret, possédant presque du savoir-vivre au milieu de ses maussades compatriotes. Moembe, devenu l'ami de M. d'Urville, vint le visiter souvent. Il répondait de son mieux à ses questions, n'interrogeait pas, attendait patiemment les cadeaux qu'on voulait lui faire et les recevait avec reconnaissance.

Nero, le chef de Tevai, ne s'était pas conduit ainsi. Insatiable quêteur, maussade, désobligeant, il recevait tout de fort mauvaise grâce et continuait de demander après avoir reçu. Un jour ces fatigants procédés faillirent dégénérer en une scène fort sérieuse. Le capitaine d'Urville était allé lui rendre visite à Tevai, accompagné de quelques officiers sans armes. Le vieux Nero reçut d'un air assez bourru les visiteurs dans la *maison des esprits*, et entouré de ses guerriers armés d'arcs et de flèches. Comme à son ordinaire, il se plaignit d'abord de ce qu'on ne lui donnait rien; il demanda, à diverses reprises, des haches, disant que *Pita* (Dillon) lui en donnait beaucoup. A quoi le commandant français répondit que, s'il envoyait des vivres à bord, et surtout des cochons, il aurait des haches. Il stipula même que trois haches seraient livrées en retour d'un cochon, taux que Nero agréa. Les cochons pourtant se faisant attendre, le commandant voulut retourner à bord; mais alors les sauvages prirent une attitude si menaçante qu'on sentit bien qu'il y avait eu imprudence à s'engager sans armes au milieu d'eux. Pour éviter un malheur, il fallut biaiser. Allant vers le chef, M. d'Urville lui offrit une grosse hache et un collier, en lui disant que c'était un à-compte sur le marché des cochons promis; puis il se leva et s'en alla. Nero, surpris et charmé du cadeau, n'osa pas bouger, et ainsi cette sorte de guet-apens n'eut point de suite. Quant au cochon promis par le chef, on l'attend encore.

Grâce aux découvertes déjà faites, on pouvait alors regarder le naufrage de Lapérouse sur cette côte comme chose prouvée et hors de débat. Le capitaine d'Urville assembla donc ses compagnons de voyage, et, leur montrant les objets recueillis, il leur demanda quelle était leur opinion touchant leur origine. A l'unanimité, ils répondirent que, dans leur conviction, c'étaient là des débris du sinistre de Lapérouse. Alors il leur communiqua son projet, depuis longtemps formé, d'élever sur le lieu même un mausolée aux mânes de compatriotes morts pour

Digitized by Google

la science. Cette ouverture fut accueillie avec enthousiasme, et chacun voulut concourir à l'érection du monument.

Comme il était impossible de l'élever à Païou, sur le lieu même de la catastrophe, on choisit comme emplacement une touffe de mangliers située sur le récif qui ceignait en partie le mouillage de Manevai. La forme adoptée pour le tombeau fut celle d'un prisme quadrangulaire de six pieds d'arête, surmonté par une pyramide quadrangulaire de même dimension. Des plateaux de corail, contenus entre des pieux solides fichés en terre, formèrent le massif du monument, et le faîte fut recouvert d'un petit chapiteau en planches achetées à la Nouvelle-Zélande. Pour préserver le pieux édifice contre la cupidité des naturels, on eut soin de n'y employer ni clous ni ferrures. Une fois commencé, le mausolée marcha vite, malgré les travaux du bord, et malgré les fléaux qui fondaient déjà sur la nouvelle *Astrolabe*, dans un lieu si fatal à l'ancienne.

La fièvre du naturaliste Gaimard avait empiré; le capitaine lui-même, à la veille d'aller visiter l'emplacement où les naufragés avaient construit leur petit navire, fut saisi par des accès violents et dangereux. Le temps, de sec qu'il était, étant devenu tout à coup pluvieux et malsain, cette fièvre prit un caractère épidémique, et frappa successivement plusieurs personnes de l'équipage.

Cependant, le 14 mars, le mausolée fut terminé; son inauguration eut lieu le jour même, en présence d'une portion de l'équipage descendue sur le récif. Un détachement armé salua le cénotaphe d'une triple salve de mousqueterie, à laquelle répondit le canon de la corvette. Cette cérémonie pieuse s'accomplit au milieu d'un silence et d'un recueillement profonds. Tout était deuil sur cette terre néfaste, deuil dans un passé commémoratif, deuil dans le présent lugubre et plein de craintes. La fièvre tenait alors clouée sur les hamacs la moitié de l'équipage de *l'Astrolabe*, et semblait menacer l'autre moitié. Les bras allaient manquer à la corvette pour se tirer de passes difficiles et dangereuses. Encore quelques jours de retard, et le mausolée debout sur le récif servait à constater deux catastrophes. Le capitaine d'Urville sentit l'imminence du péril. Frappé lui-même, il eut encore la force de donner des ordres pour sortir de cet endroit fatal. Chaque tentative augmentait le nombre des malades; enfin, le 17 mars, on redoubla d'efforts. Il faut laisser M. d'Urville rendre compte de cette critique et décisive opération :

« Quarante hommes sont hors de service, et si nous laissons passer cette journée (17 mars) sans bouger, demain peut-être il ne sera plus temps de vouloir quitter Vanikoro. En conséquence, je suis décidé à tenter un dernier effort. A six heures du matin, on commence à virer sur les ancres, et on les retire les unes après les autres, manœuvre longue et pénible, attendu que le câble, la chaîne et le grelin s'étaient entortillés les uns avec les autres, et que nous avions peu de bras valides.

» Sur les huit heures, tandis que nous étions le plus occupés à ce travail, j'ai été fort étonné de voir venir à nous une demi-douzaine de pirogues de Tevai, d'autant plus que trois ou quatre habitants de Manevai qui se trouvaient à bord ne paraissaient en aucune manière effrayés à leur approche, bien qu'ils m'eussent dit, quelques jours auparavant, que ceux de Tevai étaient leurs ennemis mortels. Je témoignai ma surprise aux hommes de Manevai, qui se contentèrent de rire d'un air équivoque, en disant qu'ils avaient fait la paix avec les habitants de Tevai, et que ceux-ci m'apportaient des cocos. Mais je vis bientôt que les nouveaux venus n'apportaient que des arcs et des flèches en fort bon état. Deux ou trois d'entre eux montèrent à bord d'un air déterminé, se rapprochèrent du grand panneau pour regarder dans l'intérieur du faux-pont, et s'assurer du nombre des hommes malades. Une joie maligne perçait en même temps dans leurs regards diaboliques. En ce moment, quelques personnes de l'équipage me firent remarquer que deux des trois hommes de Manevai qui se trouvaient à bord faisaient ce même manége depuis trois ou quatre jours. M. Gressien, qui observait depuis le matin leurs mouvements, avait cru voir les guerriers des deux tribus se réunir sur la plage et avoir entre eux une longue conférence.

» De pareilles manœuvres annonçaient les plus perfides dispositions, et je jugeai que le danger était imminent. A l'instant j'intimai aux naturels l'ordre de quitter la corvette et de rentrer dans leurs pirogues. Ils eurent l'audace de me regarder d'un air fier et menaçant, comme pour me défier de faire mettre mon ordre à exécution. Je me contentai de faire ouvrir la salle d'armes, ordinairement fermée avec soin, et, d'un front sévère, je la montrai du doigt à mes sauvages, tandis que de l'autre je leur désignais leurs pirogues. L'aspect de vingt mousquets étincelants, dont ils connaissaient la puissance, les fit tressaillir et nous débarrassa de leur présence.

» Il est plus essentiel qu'on ne pense de contenir ces hommes grossiers par la seule terreur des armes à feu; elle est plus salutaire pour l'Européen que leur effet même. La vue seule d'un pistolet pourra mettre en fuite vingt sauvages, tandis qu'ils seraient capables de se ruer comme des bêtes féroces sur un détachement entier qui viendrait de faire feu sur eux.

» Du reste, nous venions, pour ainsi dire, de rompre la paille avec ces barbares, et notre départ devenait plus indispensable que jamais. J'exhortai donc l'équipage à redoubler de courage et d'efforts, et je pressai le moment de l'ap-

Digitized by Google

pareillage, autant que le permettaient mes faibles moyens. Les malades eux-mêmes prêtèrent leurs débiles mains à l'ouvrage, et nous pûmes enfin élonger une ancre à jet dans l'Est, par trente brasses de fond; quoiqu'elle fût surjalée, nous fûmes assez heureux pour qu'elle tînt jusqu'au bout.

» Ce fut sur ce frêle appui, que le 17 mars 1828, à onze heures quinze minutes du matin, *l'Astrolabe* déploya ses voiles et prit définitivement son essor pour quitter Vanikoro. Nous serrâmes d'abord le vent le plus près qu'il nous fut possible, avec une bonne brise d'E. S.-E. assez fraîche; puis nous laissâmes porter sur la passe; mais au moment même où nous donnions dans l'endroit le plus scabreux, celui où elle est semée d'écueils, un grain subit vint nous borner notre horizon dans un rayon de soixante à quatre-vingts toises.

» Accablé par la fièvre, je pouvais à peine me soutenir pour commander la manœuvre, et mes yeux affaiblis ne pouvaient se fixer sur les flots d'écume qui blanchissaient les deux bords de la passe. Mais je fus secondé par l'activité des officiers, surtout par l'assistance de M. Gressien, que j'avais chargé de diriger notre route. Il nous servit de pilote, et le fit avec tant de sang-froid, de prudence et d'habileté, que la corvette franchit sans accident la passe étroite et difficile par où nous devions gagner le large. Ce moment décidait sans retour du sort de l'expédition, et la moindre fausse manœuvre jetait la corvette sur des écueils d'où rien n'aurait pu la retirer. Aussi, malgré notre détresse, après quelques minutes d'anxiété, nous éprouvâmes tous, en nous voyant délivrés des récifs de cette île funeste, un sentiment de joie comparable à celui qu'éprouve un prisonnier qui échappe aux horreurs de la plus dure captivité; la douce espérance vint ranimer notre courage abattu, et nos regards se tournèrent encore une fois vers les rives de notre patrie, à travers les cinq ou six mille lieues qui nous en séparaient. »

Toutefois ce séjour, si tristement prolongé, eut de beaux résultats pour la science; d'utiles travaux furent réalisés; des observations importantes furent faites; M. Gressien leva le plan le plus exact et le plus complet de toute l'île; sa configuration, ses récifs, ses accidents de terrain y furent minutieusement décrits. La carte qui résulta de ces longues opérations est un des morceaux capitaux du voyage. Naguère inconnue, Vanikoro est à l'heure actuelle un des points les mieux décrits de l'Océan Pacifique. Les règnes de la nature y ont été étudiés, et des échantillons authentiques existent dans les salles du Muséum. En dehors de ces recherches utiles et générales, il en était une plus spéciale au pays, celle du naufrage même, objet de la mission. Cette question-là fut traitée à fond par M. d'Urville, et son travail, curieux et plein de faits, mérite d'être reproduit :

« Dès le moment de notre arrivée, dit-il, les insulaires de Vanikoro, naturellement farouches et défiants, comme tous les sauvages de la race noire océanienne, semblaient avoir adopté un système constant de dénégation touchant cette catastrophe, ou bien ils n'opposaient à nos questions que des réponses évasives, comme : *Je ne sais.* — *Je n'ai pas vu.* — *Cela est arrivé il y a très-longtemps.* — *Nous l'avons entendu dire à nos pères*, etc. Il était évident que leur conduite à l'égard des infortunés qui échappèrent au naufrage ne fut rien moins qu'hospitalière. Sans doute ils redoutaient que nous fussions venus pour en tirer vengeance, surtout quand ils eurent appris des Anglais et des naturels de Tikopia, que nous étions de la même nation que les *Maras*. Cependant, quand ils furent assurés que nous n'avions aucune intention hostile, et lorsqu'ils virent que nous les comblions d'amitiés et de présents, leur frayeur diminua un peu; quelques-uns devinrent plus communicatifs et répondirent plus volontiers aux questions que je ne cessais de leur renouveler. Je m'attachais de préférence aux vieillards, qui pouvaient avoir été témoins de ce funeste événement, et à ceux plus jeunes, qui paraissaient avoir plus d'intelligence, être doués d'une mémoire plus lucide, et, par là, susceptibles d'avoir mieux retenu ce qu'ils avaient appris de la bouche de leurs pères.

» Dans ma narration, j'ai donné les résultats de ces divers entretiens, et l'on a vu qu'au nombre des premiers figurent Valiko, chef du village de Vanikoro, un chef très-âgé de Manevai, et Moembe, chef religieux du même village. Parmi les autres, les plus remarquables ont été Tangaloa et Kava-Liki, jeunes chefs très-intelligents, qui se disaient avec orgueil issus d'un père de Tikopia et d'une mère de Vanikoro, origine qui les rapprochait de la vraie race polynésienne. En comparant, analysant et discutant leurs différents récits, voici la version la plus vraisemblable que j'aie pu adopter.

» A la suite d'une nuit très-obscure, durant laquelle le vent du S.-E. soufflait avec violence, le matin les insulaires virent tout à coup sur la côte méridionale, vis-à-vis le district de Tanema, une immense pirogue échouée sur les récifs. Elle fut promptement démolie par les vagues, et disparut entièrement sans qu'on en pût rien sauver par la suite. Des hommes qui la montaient, un petit nombre seulement put s'échapper dans un canot et gagner la terre. Le jour suivant, et dans la matinée aussi, les sauvages aperçurent une seconde pirogue semblable à la première, échouée devant Païou. Celle-ci, sous le vent de l'île, moins tourmentée par le vent et la mer, d'ailleurs assise sur un fond régulier de douze ou quinze pieds, resta longtemps en place sans être

Digitized by Google

détruite; les étrangers qui la montaient descendirent à Païou, où ils s'établirent avec ceux de l'autre navire, et travaillèrent sur-le-champ à construire un petit bâtiment des débris du navire qui n'avait point coulé.

» Les Français, que les naturels nommèrent *Maras*, furent, disent-ils, toujours respectés par les indigènes, et ceux-ci ne les approchaient qu'en leur baisant les mains, cérémonie qu'ils ont souvent pratiquée envers les officiers de *l'Astrolabe* durant sa relâche. Cependant il y eut de fréquentes rixes, et dans l'une d'entre elles les naturels perdirent plusieurs guerriers dont trois chefs, et il y eut deux Français de tués. Enfin, après six ou sept lunes de travail, le petit bâtiment fut terminé, et tous les étrangers quittèrent l'île, suivant l'opinion la plus répandue. Quelques-uns ont affirmé qu'il resta deux Maras, mais qu'ils ne vécurent pas longtemps. A cet égard, il y a peu de sujets de doute, et leurs dispositions unanimes attestent qu'il ne peut exister aucun Français ni à Vanikoro, ni à Tikopia, ni même à Nitendi ou dans les îles voisines. Quant aux crânes des malheureux Français qui succombèrent sous les coups de ces sauvages, il est probable que ceux-ci les ont longtemps conservés comme des trophées de leur victoire; mais, s'ils les possédaient à l'époque de notre arrivée, il est vraisemblable qu'ils se seront empressés de les cacher en lieu sûr pour les soustraire à toutes nos perquisitions.

» Tout nous porte à croire que Lapérouse, après avoir visité les îles des Amis, et terminé sa reconnaissance de la Nouvelle-Calédonie, avait remis le cap au nord, et se dirigeait sur Santa-Cruz, comme le lui prescrivaient ses instructions, et comme il nous l'apprend lui-même par son dernier rapport au ministre de la marine. En approchant de ces îles, il crut sans doute pouvoir continuer sa route durant la nuit comme cela lui était souvent arrivé, lorsqu'il tomba inopinément sur ces terribles récifs de Vanikoro, dont l'existence était entièrement ignorée. Probablement la frégate qui marchait en avant (et les objets rapportés par Dillon ont donné lieu de penser que c'était *la Boussole* elle-même) donna sur les brisants sans pouvoir se relever, tandis que l'autre eut le temps de revenir au vent et de reprendre le large; mais l'affreuse idée de laisser leurs compagnons de voyage, leur chef peut-être, à la merci d'un peuple barbare, ne dut pas permettre à ceux qui avaient échappé à ce premier péril de s'écarter de cette île funeste, et ils durent tout tenter pour arracher leurs compatriotes au sort qui les menaçait. Ce fut là, nous n'en doutons point, la cause de la perte du second navire. L'aspect même des lieux où il est resté donne un nouvel appui à cette opinion; car, au premier abord, on croirait y trouver une passe entre les récifs. Il est donc possible que les Français du second navire aient essayé de pénétrer par cette ouverture en dedans des brisants, et qu'ils n'aient reconnu leur erreur que lorsque leur perte était aussi consommée.

» Bien qu'aucun document positif et direct n'ait démontré que ces débris ont réellement appartenu à l'expédition de Lapérouse, je ne pense pas qu'il reste à cet égard la moindre incertitude. En effet, les renseignements que j'ai recueillis des naturels sont parfaitement conformes, sous les rapports essentiels, à ceux que se procura M. Dillon; et cela, sans que nous ayons pu être influencés l'un par l'autre, attendu que je n'eus connaissance de son rapport à l'Ile-de-France que deux mois après que j'eus expédié le mien au ministère. Ces dépositions ont donc tous les caractères de l'authenticité; elles attestent que deux grands navires périrent, il y a quarante ans environ, sur les récits de Vanikoro, qu'ils contenaient beaucoup de monde; les naturels se sont même rappelé qu'ils portaient le pavillon blanc. Tout cela, joint aux pièces de canon, aux pierriers rapportés, démontre que ces navires étaient des bâtiments de guerre; mais on sait positivement que, longtemps avant comme après cette époque, nul autre navire de guerre n'a péri dans ces mers que les frégates de Lapérouse, et *la Pandora*, commandée par Edwards, qui fit naufrage sur les récifs du détroit de Torrès. En outre, la nature de quelques-unes des pièces rapportées du naufrage montre qu'elles appartenaient à une mission chargée de travaux extraordinaires. Enfin, l'unique morceau de bois rapporté par M. Dillon s'est trouvé coïncider avec les desseins qui ont été conservés des sculptures de la poupe de *la Boussole*. Que de probabilités réunies qui doivent équivaloir à une certitude complète!

» Comme on s'attendra sans doute à me voir émettre mon opinion sur la route que les Français durent suivre après avoir quitté Vanikoro, je déclarerai qu'à mon avis ils durent se diriger sur la Nouvelle-Irlande, pour atteindre les Moluques ou les Philippines, sur les traces de Carteret ou de Bougainville. Alors c'était la seule route qui offrît quelques chances de succès à un navire aussi faible, aussi mal équipé que pouvait l'être celui qui fut construit à Vanikoro; car on doit présumer que les Français avaient été singulièrement affaiblis par la fièvre et les combats avec les naturels.

» J'irai même plus loin, et j'oserai dire que ce sera sur la côte occidentale des îles Salomon qu'on pourra par la suite retrouver quelques indices de leur passage. »

Cette dernière pensée du capitaine d'Urville était le résultat de conjectures si fortes, qu'en quittant Vanikoro, il voulait aller reconnaître les îles Salomon, pour y suivre, s'il était possible, les traces des Français. Mais l'état désespéré de

Digitized by Google

Digitized by Google

Imp^e par Chardon

Poste de Douaniers

Digitized by Google

son équipage l'obligea à tirer directement sur les îles Mariannes, seule relâche où les malades pouvaient espérer quelques secours.

Quand les premières nouvelles des découvertes de Dillon parvinrent en France, on craignit que le capitaine d'Urville, alors en cours de mission, ne pût pas profiter de ces données pour se rendre sur le lieu du naufrage. Pour tout prévoir, le ministre de la marine donna donc l'ordre à M. Le Goarant, qui commandait la corvette *la Bayonnaise*, en station alors sur la côte occidentale de l'Amérique, de faire voile vers Tikopia et Vanikoro, à l'effet d'y opérer toutes les recherches nécessaires pour constater le naufrage de Lapérouse.

M. Le Goarant appareilla de Valparaiso le 8 février 1828, visita en route les îles Hawaii, Fanning, Sidney, Phœnix, Rotouma et Tikopia. Sur cette dernière île, il trouva le Prussien Bushart et le lascar Joe. Le premier se montra sourd à toutes les propositions d'embarquement : Joe, qui venait de perdre sa femme, se montra plus accommodant : il monta à bord de *la Bayonnaise*. Cette corvette parut devant Vanikoro le 3 juin, et y passa, suivant le récit du capitaine, douze jours sans mouiller nulle part. Elle fut ainsi préservée des fièvres de l'île ; mais sa reconnaissance à la voile resta, par contre-coup, sans résultat pour la géographie et pour la science : la question du naufrage de Lapérouse demeura en outre au même point où le capitaine d'Urville l'avait laissée. Il est à regretter que *la Bayonnaise*, avec un équipage double de celui de *l'Astrolabe*, n'ait pas envoyé un fort détachement à Païou, pour y faire exécuter les fouilles qui auraient peut-être constaté le séjour des Français. Le fait le plus remarquable de l'apparition de *la Bayonnaise* devant Vanikoro, fut que l'un de ses canots fit la découverte du monument qu'avaient élevé naguère les marins de *l'Astrolabe*. Loin de détruire le mausolée, les habitants l'entouraient d'une sorte de vénération, et ils ne permirent qu'avec peine aux nouveaux venus de venir y clouer une médaille attestant le passage de *la Bayonnaise*. Ainsi, on a lieu de l'espérer, ce mausolée durera autant que le permettront les matériaux fragiles dont il est composé. La France ne fera-t-elle, pour des marins morts à son service, rien de mieux que ce simple et périssable monument, improvisé dans une pensée pieuse ?

D'autres navigateurs ont sans doute vu Vanikoro depuis les deux expéditions de MM. d'Urville et Le Goarant, puisque le musée naval a reçu un tronc d'arbre provenant de cette île, avec le chiffre de 1788, évidemment gravé par un des hommes échappés au naufrage. N'ayant toutefois aucun renseignement sur l'authenticité et sur la provenance de ce morceau curieux, il faut borner ce récit à ce qu'il offre d'exact et d'officiel. Le sort du navigateur célèbre que la France a perdu sur les récifs de Vanikoro méritait bien cette digression historique ; mais il fallait la circonscrire dans les limites du vrai, ou du moins du vraisemblable. DE SAINSON.

VARIÉTÉS.

Un poste de douaniers.

La Restauration a bouleversé bien des existences, contrarié plus d'une vocation. Dans la marine impériale, il y avait un grand nombre d'aspirants qui, certes, ne s'attendaient pas à embrasser forcément une carrière nouvelle. Quelques-uns, favorisés par un heureux hasard ou par l'influence de quelques protecteurs puissants, furent maintenus dans les cadres de l'armée navale ; d'autres naviguèrent pour le commerce, ou entreprirent des professions industrielles, commerciales, que sais-je ? d'autres, enfin, obtinrent de l'emploi dans les administrations publiques.

Un mien camarade, ne sachant plus que devenir après son licenciement, se fit douanier. Le trésor impérial ne lui comptait que 50 fr. par mois sur les vaisseaux de Napoléon ; les gabelles royales lui offraient les mêmes appointements, et de plus des chances avantageuses que son instruction et sa bonne conduite ne pouvaient manquer de rendre certaines. Il avait donc accepté avec plaisir sa nouvelle position ; mais changer le frac bleu et le claque contre l'habit vert et le shako fleurdelisé, était pour lui un grand crève-cœur. Cependant le dimanche, et quelquefois dans la semaine, après ses heures de service, si le temps le permettait, il endossait, joyeux et fier, le frac d'aspirant de marine et flânait dans le voisinage de son poste. Il allait aussi à la messe du village, où sa bonne tenue et son air martial attiraient sur lui l'attention générale. Aussi les marins et les sauniers qu'il rencontrait sur son chemin se rangeaient-ils avec respect. Les jeunes filles répondaient par un sourire à son salut militaire. Ces bonnes gens se montraient beaucoup moins polis envers lui, lorsque son uniforme vert annonçait l'exercice de ses fonctions fiscales. C'est un préjugé vivace chez les hommes privés d'éducation : les gendarmes et les douaniers, malgré les services qu'ils rendent à l'Etat et à la société, ne seront jamais vus avec bienveillance par ceux qui s'exposent à leurs atteintes. Le peuple les charge *in petto* de malédictions et leur applique des sobriquets, tels que *grippe-jésus*, *gabelous*, *qu'as-tu-là*.

Quoi qu'il en soit, mon ancien camarade était parvenu, dans l'espace de cinq ans, au grade de lieutenant ou brigadier des douanes royales. Il commandait un poste sur les rives de la Seudre,

Digitized by Google

dans un site assez pittoresque, surtout à l'époque des beaux jours de l'année, où les arbres chargés de feuillage, et les bosses des marais salans tapissées de blé ou émaillées de pavots et de fèves en fleur, reposent et rafraîchissent agréablement la vue ; où des cônes d'un blanc cristal s'élèvent de distance en distance et parfument l'air d'une odeur de violette. Alors, j'étais embarqué sur un brig du commerce qui venait prendre un chargement de sel à la Tremblade. Je revis avec grand plaisir mon ami le lieutenant de douanes. Je passai deux jours avec lui, et j'étais enchanté du confortable que lui procurait son emploi. Les huîtres, le poisson, le gibier abondaient sur sa table : car, dans leurs loisirs, les préposés se livrent presque tous à la chasse et à la pêche. Les rondes de nuit me paraissaient d'attrayantes promenades, au clair de la lune, à la fraîcheur de la brise du large. Un peu plus, j'aurais planté là mon navire pour vivre dans les délices de cette oasis marécageuse. Mais je ne voyais que le beau côté de la médaille, à travers le prisme d'une imagination riante, au milieu de l'atmosphère embaumée d'une tiède soirée d'été et sous la douce influence d'un excellent dîner. Quand mon ancien camarade m'eut expliqué toutes les exigences, toutes les misères de son métier, je cessai de lui porter envie, et me réjouis d'avoir pu continuer ma vie aventureuse de marin, cette vie chaque jour et à chaque instant incidentée par les caprices de l'Océan, par l'inconstance des vents qui m'ont poussé tant de fois sur des bords lointains dont j'aime à me retracer le souvenir.

« Nous sommes, me dit mon ami, dix hommes dans ce poste. Nous passons les nuits et les jours à surveiller les marais, afin que le sel n'en soit point enlevé sans avoir préalablement payé les droits énormes dont il est frappé. Les fraudeurs luttent avec nous d'adresse et de vigilance. C'est quand le temps est affreux, l'obscurité la plus complète, qu'il nous faut redoubler de zèle, nous multiplier, pour déjouer les tentatives hardies des faux sauniers, et souvent affronter leurs balles meurtrières sous lesquelles tombe sans gloire l'infortuné douanier. La pluie, l'orage, le vent, la vase mouvante où l'on enfonce à mi-jambes, rien ne doit, ne peut nous arrêter. Nous sommes harcelés par le lieutenant d'ordre, par le contrôleur de brigade, par l'inspecteur, qui, à toute heure, à tout instant, et sans être annoncés ni attendus, font des tournées sur les marais, pour s'assurer si chacun fait bien son devoir. Et pour cette responsabilité qui pèse sur moi, pour les rudes corvées que j'ai sans cesse à remplir, je reçois 800 fr. par an! Juge s'il me faut des principes d'ordre et d'économie, à moi, aspirant dégommé et sans fortune, pour faire face à mes dépenses de première nécessité. Combien de fois j'ai regretté de n'avoir pu, comme toi, poursuivre la carrière maritime !... S'il se perd un navire sur nos côtes, ne sommes-nous pas les premiers rendus pour porter secours aux malheureux naufragés? Pouvons-nous nous absenter un instant du lieu du sinistre, sans exposer au pillage et les hommes et les débris du navire?.. Et puis, vivre au foyer des émanations délétères des marais gats, au milieu d'une population de rustres qui nous regardent comme des ennemis, parce que nous leur rendons difficiles la fraude du sel ou le vol des épaves... Va, le périlleux métier de matelot est de roses en comparaison de celui du douanier subalterne. »

Je goûtai les raisons de mon ami, et fus moins disposé à me plaindre de mon sort. Tandis que nous devisions ainsi en fumant un cigare, à la porte du corps de garde de la douane, une compagnie d'infanterie débarquait sur la grève le sac au dos. Mon ami, me dit en me montrant les militaires: « Voilà de faux sauniers qui comptent aller vendre à Rochefort le chargement qu'ils ont flibusté sur les bosses ; mais je vais y mettre ordre. » En effet, il s'approcha de l'officier en l'invitant à faire déposer par ses soldats le sel qu'ils emportaient en fraude. L'officier se récria d'abord et prétendit que le douanier se trompait. Il éleva la voix et prit avec mon ami un ton que celui-ci fit bientôt baisser, et par son attitude, et par quelques paroles qui annonçaient qu'il n'était pas ce que les soldats appellent un *péquin*. Bon gré, mal gré, les sacs furent vidés, et le détachement poursuivit son chemin vers Marennes.

A ce sujet, mon ami me raconta plusieurs traits d'audace et de ruse des gens qui font métier de frustrer les droits du gouvernement. L'inspecteur des douanes se trouvait dans la voiture publique de Marennes à Rochefort, avec un paysan de l'endroit qui s'est enrichi en commerçant sur le sel, sans jamais remplir les formalités fiscales. L'inspecteur, content de la tournée qu'il venait de faire, prétendait que pas un grain de sel ne pouvait sortir des marais, sans que la douane en eût aussitôt connaissance. Arrivé à sa destination, le paysan dit d'un air malin à l'inspecteur : « Vous vous trompez, Monsieur, il sort du sel en fraude, et vous aviez, dans la voiture, les pieds posés sur un sac qui n'a payé aucun impôt. »

Le second jour, mon ami me présenta à un vieillard qui habitait une ferme à peu de distance de son poste. Nous fûmes très-bien accueillis, et engagés à souper et à passer la soirée chez le bon homme, où je remarquai une jeune et jolie personne qui, sous le large capot marennaud, annonçait une éducation distinguée. C'était l'élève de mon ami. Depuis cinq ans qu'il connaissait le père, ses visites fréquentes à la ferme lui avaient fourni l'occasion de cultiver l'esprit et le cœur de cette charmante enfant, dont il espérait prochainement faire sa femme. Pendant que nous dînions, le vieillard s'absenta, et un douanier vint dire un mot mystérieux à l'oreille du lieutenant. Il quitte aussitôt la table et me laisse avec sa future et les

Digitized by Google

parents. La nuit était sombre. Des cris se font entendre au dehors, puis un coup de feu.... Un instant après, le vieillard est apporté mourant.... Mon malheureux ami, averti que de faux sauniers en embuscade se préparaient à faire leur coup, était accouru sur les lieux. Une lutte nocturne s'était engagée entre les douaniers et les fraudeurs; un de ces derniers avait pris la fuite, et la carabine du lieutenant, bien ajustée, l'avait arrêté.... C'était le père de sa fiancée, qui, malgré l'aisance dont il jouissait, n'en continuait pas moins à tromper la douane, et avait choisi un moment qui lui paraissait opportun....

Quelques mois après cette catastrophe, mon brig, assailli par la tempête dans le golfe de Gascogne, fut jeté sur les roches de l'île de Ré. Seul de tout l'équipage, j'eus le bonheur d'échapper à la mort, d'être recueilli presque sans vie sur la plage, et porté au poste de la douane, où des soins me furent prodigués par une jeune femme en deuil, et par son mari, chef du poste... C'était mon ancien camarade l'aspirant de marine....

VAN TENAC.

GÉOGRAPHIE.

Yport.

Un spectacle imposant est celui des vastes bassins et des quais animés de nos premiers ports maritimes; pourtant une crique inconnue peut quelquefois inspirer un intérêt égal, sans commander la même admiration. Nous croyons entièrement dans ce cas le petit havre d'Yport, comme principale retraite de ces matelots, à part les pêcheurs, qui ont deux existences, celle de terre et celle de mer; et nous ferons la naïve peinture d'une trentaine de maisons modestes, où ces braves marins, trop pauvres pour habiter plus près de leurs patrons, viennent passer les intervalles des pêches, et procurer quelques douceurs à des femmes et des enfants chéris, auxquels l'inquiétude ôta même le sentiment des privations pendant leur laborieuse absence.

Quand on quitte Fécamp par la route du Havre, et qu'on a gravi le versant gauche de la vallée qu'il termine, il est facile alors de gagner le bord de ce qu'on appelle la *Falaise*. C'est un escarpement à pic qui règne tout le long des côtes de Normandie, et dont à chaque marée la mer vient miner les fondements. Il suffit d'en suivre les légers accidents, en se gardant toutefois d'un danger quelque peu trivial, celui de se jeter en bas; car la vue des flots occupe si vivement l'imagination, que l'on n'a plus la parfaite conscience de ce que l'on fait. Cependant ce chemin, d'autant plus hasardeux que le dernier sillon des champs cultivé ne laisse pas toujours la place des deux pieds entre l'abîme et lui, tour de force agricole pour lequel bien des fois, de mémoire de pêcheur, les chevaux, la charrue et le conducteur trop avide ont été se briser au bas de cette terrible muraille; ce chemin, disons-nous, est le seul qui mène droit au point d'où l'on voit à son aise Yport et sa jetée. L'amateur trop prudent passera toujours à côté: à six cents pas de la mer il n'est plus possible de les soupçonner.

Après une heure de marche le long du précipice, il semble que le terrain, qui ne manquait qu'à droite, vient à faillir tout à coup en avant: ce n'est qu'une pente extrêmement rapide qui permet à l'œil de mesurer tout entière l'ouverture d'un profond ravin, dont la largeur peut avoir près d'un quart de lieue, sur une longueur presque de moitié moindre. Il figure un triangle dont la base est formée par la mer. Dans cet espace étroit apparaissent quelques douzaines de maisons de charpente et de terre. Leur couverture en ardoise leur donne un air de propreté et même de coquetterie; mais ce bleu foncé des toits jeterait sur l'ensemble une teinte de tristesse, s'il n'y avait toujours entre les bâtiments deux fois autant de terrain libre qu'il y en a d'occupé. Or ce terrain est l'arène où le pêcheur vient exercer ses bras, quand la saison ne l'appelle point à larguer ses filets. Il a si bien retourné le sol, que les légumes de toutes couleurs y poussent avec orgueil, mêlés aux fleurs rustiques qui comme lui savent braver les vents. Cette végétation bizarrement nuancée donne toute la diversité nécessaire à l'aspect général. Vers la mer quelques vergues dégagées de leurs voiles se dessinent sur une partie de la falaise protectrice qui s'arrondit en arc au couchant; mais ce côté n'a rien à perdre à être vu de près.

Au bas de la colline, après avoir enjambé quelques lambeaux de vieux filets qui ferment les jardins, après avoir rendu le salut que vous font les bonnes gens dont vous violez la propriété, et qui jettent tout exprès à terre le panier, la douvelle, les lignes et tous les petits objets de mer qu'ils confectionnent dans leurs loisirs, vous vous trouvez sur le port. La première chose qui frappe les yeux est un mât assez grêle, d'une grande hauteur, enfoncé dans le sable à la naissance de la jetée. Il est orné d'un pavillon mobile sur sa drisse, qui sert évidemment à faire des signaux pour instruire les barques qui s'approchent de la hauteur de la mer sur la plage. En effet, à la marée basse les flots laissent à découvert en avant de la jetée un lit de rocher parfaitement plane, dans une étendue de sept à huit cents pas. Aussitôt que la mer se gonfle, elle ne tarde pas à courir sur ces rochers et à venir toucher la jetée; mais ce n'est que quelques heures après que l'eau y est assez profonde pour permettre aux embarcations d'atteindre ou de quitter le talus naturel qui forme le port. Nous appuyons sur ce mot naturel, car

Digitized by Google

ici la main de l'homme n'a point dressé le quai, ni creusé le bassin : la nature a tout fait.

Presque sur tous les points des côtes de la Manche, la mer encombre ses rivages de ces cailloux ronds de toutes les grosseurs que l'on appelle *galets*. Sur les fonds sablonneux le galet roulant moins facilement n'obéit pas toujours entièrement à la lame : sur les fonds de roche il suit tous ses caprices. Aussi, porté par les plus fortes vagues jusqu'au pied de la falaise, il y forme comme deux larges gradins autour du vaste théâtre des flots. Le plus élevé est dû aux puissantes marées du dernier équinoxe, le moindre est le résultat des marées quotidiennes. Une barque, un canot même conduits par des marins adroits peuvent aborder sans danger ces gradins quand la mer n'est pas trop violente, et l'on profite d'une lame plus forte que les autres pour les tirer jusque sur leur sommet, où l'on n'a plus à s'occuper de la mer, qui ne fait que consolider leur assiette en garnissant leurs flancs d'innombrables cailloux. Tel est le port que nous visitons; quatre ou cinq barques de quinze à vingt pieds de long et non pontées, sont côte à côte sur le premier gradin. Pour les mettre à la mer il suffira d'écarter un peu le galet qui les environne, et les flots viendront eux-mêmes les soulever. A quelques pas plus loin, sous l'abri de la falaise, qui, minée jadis par les grandes mers, surplombe sa base de plusieurs pieds, sont deux autres bateaux hors de service, que les pêcheurs ont couvert de chaume : ces miniatures de l'arche de Noé leur servent de magasins pour les filets qu'ils dressent sur la plage dans les morte-saisons.

Nous sommes loin des prodigieux travaux pratiqués à Cherbourg ! toutefois l'art a dû venir seconder un peu la nature; car dans une nuit de tourmente un coup de mer eût pu balayer le port jusque dans ses fondements, sauf à laisser la marée suivante établir de nouveaux talus. Voilà pourquoi cette jetée toute simple, sans parapets ni cabestans, s'avance jusqu'à plus de cinquante pieds du galet sur le fond de rochers. Sa plateforme sert à aider les embarcations à *accoster* impunément, même dans les gros temps, tandis que l'Océan, continuellement brisé par ses flancs immobiles, ne peut que les couvrir d'une écume impuissante. Cette digue si peu fastueuse est d'autant plus utile qu'il n'y a point d'abri naturel au nord-est. Nous voyons à l'ouest le côté gauche du ravin qui contient Yport s'avancer en cap à quelque distance; le côté droit est de niveau avec la côte; et sans la jetée, le vent du nord, ce tyran de la Manche, qui pousse toujours devant lui une mer prête à dévorer ses bords, bouleverserait tous les quinze jours l'unique asile de ces barques légères. Il précipite les flots avec tant de furie contre le promontoire d'aval, que la vapeur que leur choc élève incessamment dans les airs en a noirci les falaises jusqu'au sommet. Partout ailleurs leur blancheur éblouit les yeux; mais ce n'est pas la moindre des beautés d'Yport que cette sombre ligne de rochers menaçants, qui justement défend sa petite baie des coups du vent de l'ouest et des terribles marées qu'il amène.

C'est là l'humble refuge où de nombreux pêcheurs viennent avec joie dépenser en famille le produit souvent bien minime des pénibles travaux d'une saison. Vous les voyez en foule en ce moment près du môle : c'est qu'après le repas tous ces frères de peines et de dangers aiment à causer quelques instants de la dernière sortie et des espérances du prochain départ. Demain vous n'y verrez plus que des femmes et des jeunes filles, qui viendront se rassurer mutuellement sur l'aspect des flots et la force des vents; car maintes fois dans l'année, et particulièrement au moment où l'automne va ramener les redoutables gonflements de l'Océan, tous les hommes jusqu'aux jeunes garçons regagnent le *bord* qu'ils montent habituellement.

Le jour assigné vient d'éclore : quelques marins remplissent les jolis esquifs du port; la plus grande partie, profitant de la marée basse, s'achemine vers Fécamp par le rivage même, en compagnie des femmes et des enfants. Cette route, moins pittoresque que celle du haut de la falaise, est plus courte et plus praticable : d'ailleurs, grâce à la largeur de la plage, on y rencontre à peine une ou deux de ces masses de rochers auxquelles les vieux matelots donnent le nom de *chiens*. Voici la cause de ces amas ordinairement très-rapprochés. Dans tous les lieux où elle n'a pas élevé un rempart de galet, la mer vient battre deux fois par jour le pied de la falaise, souvent pendant plusieurs heures; elle y creuse même en différents endroits des cavernes assez profondes. Aux équinoxes les coups qu'elle porte à ces barrières qui semblent l'irriter sont d'une violence extrême, et suffiraient à les ébranler, quand leur action ne serait pas encore secondée par les pluies qui dissolvent les terres. Aussi la muraille attaquée tremble quelques instants, puis de mille côtés laisse rouler du sein des nuages dans les flots victorieux d'énormes rocs, qui s'avancent au loin, avec un bruit épouvantable, entraînant après eux des bancs entiers de sable.

Pour celui qui côtoie le rivage, et qui ne voit qu'en travers cet obstacle à sa route, s'élevant quelquefois à plus de quarante pieds, sur une longueur bien plus considérable, le nom de chien qu'on lui applique peut paraître bizarre; mais le matelot sur son navire le voit en face et d'une grande distance : faut-il prêter beaucoup de force à son imagination simple, mais sensible, pour que, dans ses moments de repos, appuyé contre le bordage et contemplant la terre où l'attend tout ce qu'il chérit, ces rochers promptement noircis par les vagues lui donnent l'idée de son chien fidèle bravant les ondes pour épier immo-

Digitized by Google

bile le retour de son maître? Assurément cette dénomination n'a pas une autre source.

Mais déjà nos pêcheurs ont atteint Fécamp dont on aperçoit au loin les jetées. Sans donner à peine un regard aux brigs, aux chasse-marées qui bientôt vont les emporter, ils longent rapidement le bassin où la mer n'est pas encore rentrée, et gravissent, leur bonnet rouge à la main, cette montagne fameuse dont le sommet est le point le plus élevé des côtes, de Cherbourg à Dunkerque. Sur la crête s'élève une chapelle : elle est là depuis un temps immémorial, malgré les vents dont les hurlements empêchent souvent d'entendre la voix du prêtre qui officie. La sainte Vierge est la souveraine de ce lieu révéré. Que d'actions de grâces elle y a reçues des innombrables marins arrachés par elle à une perte certaine! que de pieux *ex-voto!* Les murailles, la voûte même en sont surchargées. Aussi dès le bas du sentier qui y mène, les hommes se découvrent la tête, et les femmes prient. En haut la foule se presse dans la chapelle, ceux qui n'y peuvent entrer s'agenouillent à l'entour. La messe commence : comme elle est suivie avec recueillement, quoiqu'il n'y ait guère de ces braves gens en état d'en sentir les plus simples passages! Le prêtre a quitté l'autel; personne ne se lève encore : chacun adresse ses vœux particuliers à la secourable patronne. Alors seulement on redescend, le cœur rempli d'espoir : et pendant que la mer vient mettre à flot les embarcations inclinées dans le port, pendant que les femmes s'en retournent, continuant leurs prières qu'elles n'ont interrompues que pour un tendre adieu, on entre aux cabarets voisins, où sont déjà les habitants du littoral à l'est de Fécamp, qui, eux, ont fait dire leur messe à Senneville, sur leur chemin. On se rapproche, on se mêle, on s'adresse de mutuels souhaits, on boit à leur entier accomplissement. Là sont aussi les patrons des navires pêcheurs, qui le verre à la main rallient leur équipage; puis quand chacun a fêté ses amis, rejoint ses compagnons et bu le dernier coup, la mer est haute, la brise favorable; les vaisseaux tour à tour s'ébranlent et vident le bassin; enfin l'on met le cap sur Yarmouth, en donnant un dernier regard à Yport dont la jetée s'est couverte d'une brillante nuée de coiffures blanches. Quelques mouchoirs s'agitent en avant de la masse : les matelots répètent ce signal et retiennent avec peine une larme prête à mouiller leurs yeux; car ce sont bien leurs femmes, leurs filles, et seulement elles, qui leur font cet adieu : un vieux gabier, qui n'est plus bon qu'à pêcher la crevette, se tient là, la lunette braquée, et désigne chaque bâtiment qui passe. Hélas! tous disparaissent en peu de temps!.... Bonne pêche! Bon retour!

A. Delasize.

La Tour de Lorient.

La tour de Lorient est une colonne blanche, toute en pierre, qui s'élève comme un géant dans l'enceinte du port et a l'aspect d'un pilier corinthien. Sa base est assise sur une éminence à 60 pieds au-dessus des plus hautes mers et à 75 pieds au-dessus des basses mers d'équinoxe. La première construction de ce monument remonte justement à un siècle. La Compagnie des Indes, qui venait de faire de Lorient le dépôt général de ses marchandises, jeta les fondements de la tour en 1737, dans le but d'en faire un phare, ou simplement pour avoir un point qui permît de découvrir au loin la mer. On lui donna une forme ronde de 27 pieds de diamètre à la base, et dix étages de 11 pieds chacun, c'est-à-dire 110 pieds d'élévation. On fit l'escalier et tout l'intérieur en bois; l'enveloppe seule fut en pierre. L'ouvrage fut terminé en 1738. Mais au lieu d'y placer un fanal pour guider les navires, comme on en avait eu d'abord l'idée, on y établit une horloge et une cloche pour le service de la compagnie.

Treize ans après cette construction, en 1751, le tonnerre tomba sur la tour, alors qu'elle était remplie de matières inflammables, disposées pour un feu d'artifice qui devait avoir lieu le lendemain. L'intérieur du bâtiment fut brûlé, et la partie supérieure des murailles s'écroula.

On répara autant qu'on le put les dégradations causées par cette catastrophe; mais ce n'était pas là l'unique événement de ce genre que devait éprouver la tour de Lorient. La foudre l'endommagea encore en 1782; et deux ans plus tard, en 1784, elle la frappa de nouveau pour la détruire presque entièrement : 56 pieds de muraille furent renversés du sommet vers la base. On abattit alors ce qui restait encore, et une nouvelle tour, plus élégante et plus solide, remplaça l'ancienne : c'est celle qui existe aujourd'hui.

Cette tour fut achevée vers la fin de l'année 1786. Elle est ronde, bâtie en pierre, et a 115 pieds de hauteur sur une base de 25 pieds de diamètre. On y monte par un escalier en spirale, pratiqué au centre du monument, et éclairé par vingt-quatre ouvertures placées de distance en distance et disposées dans la direction des quatre points cardinaux. Le sommet de la colonne est couronné par une plate-forme à corniche de 26 pieds de diamètre, garnie d'une balustrade en fer. Sur cette plate-forme étaient autrefois deux paratonnerres, l'un placé verticalement, l'autre établi dans une position horizontale : aujourd'hui il n'y reste plus qu'un vieux mât de 30 pieds de longueur, au haut duquel flotte le pavillon national.

Du sommet de la tour, on jouit d'un panorama

Digitized by Google

admirable, et par la variété infinie des objets qu'il présente, et par l'étendue de la surface qui se déroule pittoresquement de toutes parts. On a à ses pieds les magasins du port, ses arsenaux, ses chantiers, ses vaisseaux; on plane en quelque sorte sur Lorient, cette ville de nos jours si régulière, et qui, en 1689, lorsque madame de Sévigné eut la curiosité de la voir, ne se composait encore que d'un amas de baraques à l'extrémité d'une lande sur la rive droite de l'embouchure du Scorff. D'un côté sont les campagnes de Kimperlé, des bois, des hameaux, des villages, et la tour de l'église de Plœmeur, au delà de laquelle on aperçoit la mer et l'archipel orageux des Glénans; de l'autre, on voit les eaux bleuâtres du Blavet sortant du fond d'une colline, puis le clocher pyramidal d'Hennebont, Hennebont, la ville héroïque, si célèbre dans les fastes militaires de Bretagne par plusieurs siéges remarquables, et surtout par la courageuse résistance que Jeanne de Flandre, comtesse de Montfort, y opposa à l'armée de Charles de Blois, compétiteur de son mari à la couronne ducale. Vers la mer la perspective s'agrandit, s'anime, se varie encore davantage : la vue plonge jusqu'à Belle-Isle et découvre la pointe vaporeuse de Quiberon; le vaste étang de Belz apparaît aux regards avec ses eaux brillantes; et l'œil, fatigué des distances, vient se reposer sur Port-Louis et le massif de hauts arbres qui semble lier la ville à la citadelle. Devant soi est la baie de Lorient, l'ilot Saint-Michel avec son blanc lazareth, la prairie des vases que chaque marée couvre de ses flots, puis la sombre île de Groix, puis enfin l'immense étendue de l'Océan qui limite l'horizon à cet endroit même où le teint verdâtre des eaux paraît se confondre avec l'azur du ciel. Ce magnifique tableau, où la terre et la mer se déploient à perte de vue, est le point d'optique le plus admirable peut-être de tout le littoral breton.

VÉRUSMOR.

PHYSIOLOGIE.

Une vengeance de forçat.

EXÉCUTION A MORT.

Causes et circonstances du crime. — Jugement. — Attitude du condamné jusqu'au moment de sa mort. — Exécution dans l'intérieur du bagne. — Mesures prises jusqu'à ce jour pour améliorer le moral des forçats.

Jacquemard, Jean-Marie, âgé de 38 ans, a été condamné en 1830, par la Cour d'assises de la Haute-Saône, aux travaux forcés à perpétuité et à la marque, pour homicide volontaire sur la personne de son beau-père.

En 1831, ce condamné a été transféré à Rochefort du bagne de Toulon, où il avait reçu une correction de trente coups de bastonnade, pour propos contre un chef, qui auraient été dénoncés par le forçat Cocher, transféré comme lui de Toulon à Rochefort.

Il a été puni dans ce dernier port, sur la dénonciation du même forçat, dit-il, d'une bastonnade de quinze coups, pour une évasion préméditée, dont il aurait confié le projet à Cocher, en le priant de lui préparer un pantalon pour sa fuite, et en lui recommandant de la manière la plus expresse de bien garder ce secret, que Cocher aurait néanmoins divulgué.

Ce condamné, employé à un chantier de l'arsenal, avec plusieurs de ses camarades, au nombre desquels était Jacquemard, aurait entendu le maître qui les dirigeait se plaindre de la soustraction journalière d'une quantité considérable de clous, et craignant que, si le soupçon qui planait sur tous les condamnés se fixait sur lui, il ne fût renvoyé à la fatigue, il aurait eu l'intention de dénoncer le voleur, qu'il connaissait; mais il n'aurait osé, retenu par la crainte d'attirer sur lui la vengeance de ses camarades. Pour se tirer d'embarras, il aurait imaginé de persuader à Jacquemard de se charger de cette dénonciation. Celui-ci, sur la promesse faite par Cocher de garder le silence, et poussé sans doute par la même crainte que lui, se décide à désigner au maître le forçat qui enlevait les clous, assurant que le lendemain on pourrait en saisir sur lui. Il en résulta que le condamné fut renvoyé de l'atelier, quoiqu'en le fouillant on n'eût pas trouvé de clous, parce que Cocher l'aurait fait prévenir secrètement de la dénonciation faite par Jacquemard. Ce dernier aurait dès lors passé, parmi les forçats, pour un mouchard, et aurait eu connaissance, le 4 juillet, de la réputation qu'il devait à Cocher, ainsi que d'un complot formé par cinq condamnés pour le frapper à mort.

Tels sont les faits qui ont porté Jacquemard au crime qu'il a commis (1).

Le 9 juillet, vers sept heures et demie du matin, dans l'intervalle d'une demi-heure de repos, le forçat Cocher, employé, avec Jacquemard, à *toiturer* des piles de bois situées à l'extrémité sud de l'atelier de la mâture, était assis entre deux piles assez rapprochées, et s'occupait, en déjeunant, à raccommoder son pan-

(1) Qui ne remarquera la fatalité rapprochant sans cesse Cocher de Jacquemard ! Comprendra-t-on l'imprudence de ce dernier qui confie UN PROJET D'ÉVASION à un homme dont il doit se défier ? Mais qui s'expliquera surtout dans quel sentiment la faiblesse de Jacquemard prend sa source, lorsque lui, homme de force et de résolution, comme on le verra, cède aux insinuations de Cocher dont il a deux fois éprouvé la perfidie ?

talon. Derrière lui Jacquemard allait et venait silencieusement; tandis que le garde-chiourme, chargé de leur surveillance, se promenait au bout des piles, en travers de l'allée où se tenaient les condamnés, et parcourait une distance de douze pas tout au plus.

Poussé par son ressentiment, Jacquemard se saisit doucement d'une cheville en fer, qui se trouve près de lui, et en assène un ou plusieurs coups sur la tête de Cocher, qui tombe à terre sans connaissance et sans proférer un cri.

Loin d'en être épouvanté, Jacquemard sort de l'allée, et, s'adressant au garde, aux pieds duquel il jette l'instrument de son crime : *Reconduisez-moi*, lui dit-il, *j'en ai assez fait comme ça ;* et puis, ayant le soin de prendre entre ses mains un oiseau qu'il élevait et qu'il caressa avec beaucoup d'affection, il suivit tranquillement le corps de sa victime, qu'on s'empressa de transporter au bagne, où elle expira aussitôt.

Pendant le trajet, Jacquemard manifeste plusieurs fois une joie féroce d'avoir assouvi sa haine ; on l'entend répéter, assez bas et à deux reprises : *Ah! je suis un mouchard!* ..... Près d'arriver au bagne, il remet au garde un petit instrument de fer, qu'il tenait caché sur lui : c'est une espèce de poinçon, d'environ huit pouces de longueur, et de la grosseur d'un tuyau de plume à peu près.

Lorsque le cortége lugubre entra dans l'établissement, le premier adjudant de la chiourme, tout ému de l'attentat qui venait d'être commis, s'écria, sans précisément s'adresser à personne : « Qui a fait cela? *C'est moi*, répond Jacquemard, en jouant avec l'oiseau qu'il tenait; *vous êtes heureux de ne pas m'avoir tracassé, car je vous en eusse fait autant.* »

Quelqu'un lui demandant, un instant après, s'il est bien vrai qu'il ne se repent pas de son crime? *Si j'étais à recommencer*, répond-il, *je le ferais encore ; mon seul regret est de ne pas voir quelques-uns de mes camarades dans le même état que Cocher.*

Jacquemard est placé immédiatement à la souche dans le cachot du bagne. On lui met les menottes.

A huit heures et demie du matin, M. le commissaire rapporteur près les tribunaux maritimes, assisté du greffier, interroge le prévenu : *Il reconnaît le cadavre de Cocher ; c'est bien lui qui l'a tué;* il ajoute même qu'*il lui a donné deux coups, tant il craignait de l'avoir manqué au premier.* Il répond à une question qu'on lui adresse : *Assez causé comme ça ; j'ai la tête fatiguée; je répondrai une autre fois.*

A deux heures de l'après-midi, on lui lit l'interrogatoire du matin ; il confirme ses premières déclarations : *Ce qui est fait est fait*, dit-il ; et il continue de répondre avec le plus grand sang-froid. Dans ce second interrogatoire, il dit que *c'est pour se défendre contre les attaques des cinq condamnés qui en voulaient à ses jours, qu'il s'était armé de l'instrument pointu remis par lui au garde qui le conduisait.* Il déclare qu'*il ne veut pas nommer ces condamnés ;* qu'*il a su de bonne part que Cocher était l'auteur du complot formé pour le détruire;* et, après avoir raconté les griefs qu'il avait contre ce dernier, il ajoute que *le voyant assez lâche pour ne pas exécuter son dessein, il l'en avait puni en l'assassinant lui-même.*

Le cadavre de Cocher a été visité par le chirurgien de service. Le rapport de cet officier de santé constate quatre blessures manifestes et une contusion à la tête, faites avec un instrument contondant et légèrement tranchant, et établit que la mort du forçat Cocher doit être attribuée à ces blessures.

Dans l'intervalle qui s'écoule du 9 au 20, le prévenu paraît jouir d'une tranquillité parfaite. Il a consenti à recevoir la visite d'un aumônier: depuis il semble moins content de lui.

L'affaire, étant instruite par M. le commissaire-rapporteur, est portée, le 20 juillet, à huit heures du matin, devant un tribunal maritime spécial. Il y a affluence d'auditeurs. L'instrument avec lequel Jacquemard a frappé (long d'un pied et demi, du diamètre d'un pouce environ), et celui qu'il a remis au garde, sont déposés sur la table du tribunal, au pied de laquelle on voit la dépouille sanglante de Cocher.

Après la lecture des pièces, l'accusé est introduit. C'est un homme d'une taille moyenne ; il a le front large, les yeux bruns, petits et perçants, le nez épaté; il est sensiblement amaigri depuis le 9, ce qui vient sans doute de son séjour dans un cachot, toujours malsain, quoi qu'on fasse, et des sueurs abondantes et continuelles qu'il a éprouvées depuis son incarcération. On ne lit sur son visage pâle aucune forte impression ; ses traits sont loin d'être beaux ; mais ils n'annoncent pas la férocité de son caractère. Il se présente avec assurance et est placé debout, devant le banc des accusés, entre quatre gendarmes. Il est vêtu du surtout rouge que portent tous les forçats, et du pantalon jaune que l'on substitue, à mesure de leurs besoins, à celui de la couleur du surtout.

Il répond avec lucidité aux questions qui lui sont faites. On dirait, en vérité, que l'affaire dont on s'occupe lui est tout à fait étrangère.

Il reconnaît l'instrument du meurtre et celui qu'il a remis au garde. Il avoue son crime et toutes les circonstances qui l'ont accompagné ; mais il déclare qu'*il n'a pas voulu donner la mort à Cocher ;* qu'*il voulait seulement se venger, en le châtiant, du mal que ce condamné lui a fait.* Lorsqu'on lui oppose que précédemment, dans ses interrogatoires, il n'a pas tenu le même langage, il dit que *dans le moment ses sens étaient*

agités, et que *l'on aurait pu tirer de lui tous les aveux qu'on aurait voulu.*

A la demande que lui fait un juge de nommer les condamnés qui avaient comploté de le tuer, il répond qu'*il a refusé de le dire à M. le commissaire-rapporteur*, et qu'*il ne le dira pas, parce qu'il y a assez de lui dans la peine.*

Les dépositions des témoins cités ne présentent aucun fait qui ne soit connu.

M. le commissaire-rapporteur, en rappelant les circonstances de l'assassinat, conclut à la peine de mort.

Ces mots, dont l'effet habituel est de frapper les accusés d'épouvante, ne troublent point l'impassibilité de Jacquemard.

M. Barraud fils, avocat du prévenu, nommé d'office, s'acquitte avec émotion du devoir pénible qu'il a à remplir : il entre dans le système de l'accusé, et, établissant la différence qu'il y a entre l'homicide volontaire, qualifié de meurtre, que la loi punit des travaux forcés à perpétuité, et le meurtre avec préméditation, que la loi qualifie d'assassinat et qu'elle punit de mort, il dit qu'il n'y a pas préméditation de la part de Jacquemard, puisque l'instrument de son crime n'a pas été apporté par lui sur le lieu où son crime a été commis, et qu'au contraire il l'a trouvé par hasard à ses pieds. De cette circonstance M. Barraud déduit que l'accusé ne peut être condamné à la peine capitale, puisqu'il n'y a pas préméditation.

M. le commissaire-rapporteur écarte ce moyen de défense. Ne jugeant pas utile de prendre la parole une seconde fois, l'avocat du prévenu déclare s'en rapporter à la justice du tribunal.

Jacquemard, que le président ordonne de reconduire dans la chambre des accusés, se lève tranquillement; il a les yeux secs, et rien ne décèle en lui-même l'inquiétude : seulement on remarque qu'il a les cheveux humides de sueur, dont quelques gouttes lui coulent sur le visage; ce qu'on ne peut atribuer à la chaleur qui règne dans la salle, attendu que la température y est très-peu élevée.

Le tribunal se retire pour délibérer. Une heure après, il rentre en séance et le président lit l'arrêté du jugement : Jacquemard est reconnu, à l'unanimité, coupable du crime d'assassinat, et condamné à la peine de mort; il aura la tête tranchée au milieu de la cour du bagne, en présence de la chiourme assemblée (1).

(1) Les dernières condamnations à la peine capitale remontent, en ce port, à 1816, 1813, 1812, 1808. De mémoire d'homme, aucun forçat n'y a eu la tête tranchée. L'usage établi pour l'exécution des condamnés était de les fusiller par derrière, le patient étant à genoux. Cette opération militaire était faite par les garde-chiourmes. Mais une dépêche ministérielle, en date du 30 novembre 1829, ayant ordonné la construction dans tous les ports d'un instrument de supplice, le texte du jugement indique formellement le genre de mort.

Aussitôt après le prononcé du jugement, le greffier descend dans la chambre des accusés et en fait lecture au condamné. Jacquemard écoute debout, les yeux baissés, sans que ses traits paraissent altérés. Cependant il semble chanceler, soit que, dans ce moment, l'horreur de sa position lui apparaisse enfin, soit qu'il y ait chez lui un commencement d'ivresse, causé par quelques verres d'eau-de-vie qu'il vient de se faire donner il y a peu d'instants.

La gendarmerie le reconduit, enchaîné, comme il est venu, avec un condamné robuste, chargé de veiller à ce qu'il n'attente pas à sa vie; mais Jacquemard est loin d'avoir ce dessein : il parle beaucoup pendant la route, et sa conversation ne dénote aucun trouble d'esprit.

A son arrivée au bagne, il est remis au cachot et à la souche. Presque aussitôt il demande du pain et le mange avec beaucoup d'appétit.

Vers deux heures de l'après-midi, il dit qu'il étouffe; il demande (et on le lui accorde) que son cachot soit ouvert, afin qu'il puisse respirer à l'aise. Il avertit qu'une sentinelle doit être placée à la porte du cachot.

A trois heures et demie, il recommande à un forçat, que son service amène près de lui, de lui faire préparer un poulet rôti pour le souper, et une omelette pour le lendemain matin.

Dans la soirée, il dit qu'il se repent de son crime, sans que cela l'empêche de manger avec avidité son poulet et une quantité considérable de pain, le tout arrosé fort abondamment.

Les hommes de garde à la porte du cachot déclarent que Jacquemard a dormi paisiblement une grande partie de la nuit.

Le 21, au matin, il déjeune amplement, et commande, pour le repas de midi, une salade et des œufs, qu'il demande la permission de manger en compagnie de deux de ses camarades qu'il désigne : permission qui lui est refusée, dans la crainte d'un empoisonnement.

Le soir, il se fait donner des saucisses grillées.

Il passe une nuit assez tranquille, s'agitant quelquefois sur son lit. On ne sait s'il a eu du sommeil.

Dans la matinée du 22 (2), il prend du café que l'un de ses camarades lui envoie, et mange avec plaisir deux abricots qu'un sergent des gardes lui a fait passer.

Il se confesse avec recueillement à M. le premier aumônier de la marine.

Quelques instants avant que le prêtre revienne pour l'administrer, il prend une tasse de bouillon mélangé de vin, qu'il trouve y être en trop forte dose, car *il veut*, dit-il, *conserver sa présence d'esprit.*

Nous sommes rendus à la péripétie du drame.

(2) L'exécution a été retardée d'un jour parce que le port n'ayant pas d'instrument, il a fallu faire venir celui de la Cour d'assises du département.

Digitized by Google

Tous les officiers militaires de la marine sont répartis, dans l'arsenal, à leur poste d'alerte.

Le pavillon rouge flotte à bord du vaisseau amiral.

En face du corridor, dit *tambour*, qui sépare les salles du bagne (et dans lequel se trouve la porte du cachot de Jacquemard), on voit au milieu de la cour l'instrument du supplice, dressé depuis le matin.

A gauche, et lui faisant face, la compagnie des gendarmes et celle des garde-chiourmes, fortes ensemble de deux cents hommes, sont rangées sur deux files.

Un peloton de cent hommes de la ligne vient se placer latéralement du même côté, la droite appuyée à l'échafaud.

La 3me compagnie d'ouvriers d'artillerie, au nombre de cent soixante-quinze, s'établit latéralement à droite.

Au milieu de ces deux derniers pelotons, près des vingt-deux hommes du poste, et par conséquent vis-à-vis l'instrument de mort, on remarque deux pièces d'artillerie, autour desquelles douze canonniers prennent position.

Alors la chaîne des condamnés commence à sortir des salles, et l'on entend retentir ces commandements militaires :

Canonniers, chargez vos pièces!

Pelotons, chargez vos armes!

Les forçats défilent lentement; les hommes à temps et ceux qui sont à vie vont se placer en face des compagnies des gardes. Les adjudants et sous-adjudants de la chiourme, revêtus d'uniformes, veillent à ce que tous les condamnés se rangent d'une manière compacte.

Les soixante forçats doubles-chaînes (1) paraissent ensuite. C'est un jour de fête pour eux; ils voient le soleil! aussi la joie éclate sur leurs ignobles visages. Ils sont placés à gauche, le dos tourné aux salles, et en face du théâtre, où tous, peut-être, sont dignes de figurer. Plusieurs ont des fleurs à la bouche.

Un coup de sifflet se fait entendre : c'est celui du premier adjudant; il dit, en élevant la voix : « Condamnés, bonnets bas et à genoux! » Ce commandement s'exécute, mais non sans quelque hésitation.

Au geste de leur chef, les adjudants et sous-adjudants qui viennent de faire placer les forçats s'en éloignent, et, traversant l'espace qui sépare ces derniers des compagnies des gardes, ils vont se ranger à côté d'elles.

Au signal de M. le major de la marine, qui a le commandement supérieur, les mèches s'allument, les troupes sont au port d'armes.

Tout est prêt.

Un silence glacial règne dans l'assemblée; bien des visages pâlissent; tous les cœurs palpitent : c'est une stupeur générale.

Tout à coup un condamné à vie se lève; malgré l'ordre qu'on lui intime de s'agenouiller, il reste debout, et maîtrisé par des remords, peut-être, et par l'exaltation où le jette l'appareil qui se déploie devant lui : *Il y a vingt-quatre ans que je suis dans les fers*, dit-il; *je suis le plus grand scélérat du bagne; je demande, pour la justice et pour l'exemple, de prendre la place de mon camarade.* Après plusieurs injonctions, il se tait enfin, retombe à genoux, et tout rentre dans le silence.

Des éclats de rire troublent encore, à deux reprises, le calme effrayant qui succède; ils partent du groupe des forçats doubles-chaînes.

Entrons maintenant dans le cachot du patient.

Deux prêtres sont assis à ses côtés, et lui parlent de la miséricorde divine. Il a reçu la dernière onction; il est calme.

L'un des aumôniers, très-ému, cherche à le soutenir par des consolations et l'exhorte au courage. Il lui répond : *Soyez tranquille, monsieur l'abbé, je n'en manquerai pas; je désire que vous en ayez autant que moi.*

Quelques minutes après, il entend du mouvement dans le corridor; on parle, on s'agite : *Ne vous pressez pas tant*, dit-il avec douceur, *on ne fera rien sans moi.*

Voici le moment fatal. Deux gendarmes paraissent à la porte du cachot : Jacquemard se lève sans hésiter et s'avance dans le corridor.

Lorsqu'il paraît à l'entrée de la cour, il est placé entre les deux aumôniers; deux gendarmes le précèdent, les exécuteurs suivent.

Il s'avance lentement, mais d'un pas tout à fait assuré. A peu de distance de l'instrument qui va le livrer à l'éternité, il lève la tête vers le couteau et promène ses regards à droite et à gauche.

Lorsqu'il arrive au pied de l'escalier, un des exécuteurs veut le soutenir; il lui dit d'un ton bref : *Ne me touche pas, je veux monter seul;* et puis, d'un pas rapide, il franchit les dix degrés et arrive le premier sur l'échafaud, où le suivent un prêtre et les exécuteurs.

Là, Jacquemard demande à parler, et, se tournant un peu du côté gauche, il dit d'une voix forte, où l'on ne remarque point d'émotion :

(1) *Mes camarades, j'ai mal fait, ne suivez pas mon exemple; on me punit, on fait bien si je l'ai mérité* (faible rumeur parmi les forçats doubles-chaînes); *je remercie mes camarades qui ont eu soin de moi pendant que j'étais dans mon cachot, et particulièrement mon camarade Genivet; ils ont adouci mes derniers moments. Je remercie mes chefs de leurs bontés pour moi. Mes camarades, soyez dociles et soumis envers vos chefs, et tout ira bien. Vous avez de bons chefs maintenant.*

(1) Pendant tout le temps que dure leur peine de doubles-chaînes, ces condamnés ne sortent jamais de la salle particulière où ils sont enfermés.

(1) Paroles littérales.

Digitized by Google

Voilà tout ce que j'avais à vous dire, mes camarades.

Et au moment de se retourner, comme ayant fini, il ajoute : *Je remercie les hommes de la justice de m'avoir donné le temps de mourir en bon chrétien.*

Alors il s'agenouille, le prêtre lui pose le crucifix aux lèvres, et lui donne, sur les deux joues, le baiser de pardon : réhabilitation solennelle de l'être dégradé que la société avait rejeté de son sein, et que le ministre de la religion, au moment suprême, a lavé de toute souillure en l'absolvant de ses crimes (1).

Ici Jacquemard se lève, et, pour dernière parole, il dit aux exécuteurs, en s'appuyant sur la planche *basculaire : Allons !*

A peine s'il achève, que le glaive de la justice humaine, prompt comme la foudre, tranche le fil d'une vie que cet homme, doué d'un courage remarquable, aurait infailliblement rendue célèbre, si la fortune, lui laissant suivre les voies de l'honneur, l'eût appelé à figurer dans les grands actes de la vie civile.

Les personnes étrangères à l'administration des ports ne liront pas sans quelque intérêt, à la suite de ce récit, l'exposé des mesures prises par le gouvernement pour agir sur le moral des condamnés.

Une ordonnance du 6 février 1818, dont les considérants respirent l'humanité, recommande aux préfets des départements de se faire rendre compte, tous les trois mois, par les administrateurs de chaque maison de réclusion, des comptes détaillés sur la conduite des détenus, et leur prescrit d'adresser au ministre de l'intérieur la liste de ceux qui mériteraient d'être proposés en grâce ou en commutation de peine. Cette disposition fut prise, surtout, dans l'intention d'offrir aux condamnés une perspective encourageante, et de les porter à l'amendement, en leur faisant entrevoir un avenir plus heureux.

Les bagnes des ports militaires ne se ressentirent pas immédiatement de ce bienfait; c'est à peine si, de temps à autre, quelques-uns de leurs habitants éprouvaient les effets de la clémence royale; encore le devaient-ils aux supplications de leur famille ou à l'intercession de protecteurs puissants.

Mais en 1828, sous M. Hyde de Neuville, ministre philanthrope, les choses changèrent de face. Une dépêche du 7 août transmit aux ports la décision prise par M. le garde des sceaux, de ne proposer en grâce ou en commutation, à moins de circonstances graves et extraordinaires, aucun détenu des bagnes, sans que la demande en ait été faite par l'administration des ports (2).

Dès lors, ceux que la loi avait frappés pour toujours auraient pu effacer cette inscription de l'enfer du Dante : *Ici plus d'espérance*, si elle eût été écrite à la porte de leur bagne, comme elle était empreinte au fond de leurs cœurs.

Désormais, plus de peine dont le terme ne puisse être envisagé : le forçat à vie lui-même peut rêver sa libération. Cette idée fixe, qui rendait la position du condamné intolérable; le désir de la liberté, qu'il peut obtenir maintenant par une conduite régulière, devient le véhicule puissant, la cause efficace de son retour à des sentiments meilleurs.

Mais les bagnes sont, de leur nature, l'école du crime; la corruption y est contagieuse, le génie du mal tout-puissant. La décision du 7 août tendait évidemment à y ramener l'ordre; cependant il restait beaucoup à faire pour en faciliter l'action.

Le 20 août même année, une ordonnance, rendue sur le rapport de M. Hyde de Neuville, établit une répartition des forçats par ports, en raison de la durée de leur peine et de la position civile ou militaire qu'ils occupaient : à Lorient, les soldats condamnés pour insubordination; à Toulon, les condamnés à dix ans et au-dessous, et ceux qui le sont pour plus de dix ans; à Brest et à Rochefort, où les forçats à vie et ceux dont la peine excède vingt ans doivent être entièrement séparés des condamnés à une peine moindre.

Certes, ces divisions ont dû produire un bon effet; mais n'y avait-il pas quelque chose à dire sur les considérations qui les avaient fait adopter?

Ce n'est pas à la durée de leur peine qu'on peut mesurer généralement la moralité des condamnés. Qui ne sait que des circonstances malheureuses peuvent conduire au crime des hommes qui, peu d'instants auparavant, se croyaient incapables de le commettre? Qui ne sait qu'un meurtrier peut être moins coupable qu'un faussaire ou qu'un voleur?...

C'est ce que M. Hyde de Neuville sentit très-bien. Il arrêta, le 25 mars 1829, un règlement sur le classement des forçats dans les ports. En voici les dispositions :

La première classe, dite *salle d'épreuves*, est affectée, quelle que soit la durée de leur peine, aux condamnés dont la conduite fait espérer un prompt retour au bien. Ils doivent être employés aux travaux les moins fatigants, ne porter que des fers légers, être vêtus d'une couleur particulière, et mieux couchés comparativement aux autres.

(1) C'est M. Bouyer, premier aumônier de la marine, qui s'est acquitté, bien chrétiennement, de la tâche douloureuse de conduire le patient au supplice. Que la mission du prêtre est sublime dans cet instant terrible ! Quel esprit indocile ne se sentirait pénétré de vénération à l'aspect de tant de charité !...

(2) Les forçats à terme ne peuvent être proposés qu'après avoir accompli la moitié de leur peine; les condamnés à vie, après dix ans; et les hommes déjà commués, comme ceux qui sont à terme, c'est-à-dire après avoir subi la moitié de la peine substituée.

Digitized by Google

Dans la deuxième classe, réservée aux *invalides*, les condamnés doivent être traités à peu près comme dans la salle d'épreuves.

L'avant-dernière se compose des forçats *récidives*, et la dernière, de ceux dits *indociles*, qui, par leur caractère et leur conduite répréhensible, permettent peu d'espérer qu'ils s'amenderont un jour. Les condamnés de ces deux classes sont destinés aux travaux de grande fatigue; ils portent des fers plus lourds, sont vêtus d'une manière distinctive (1), qui doit attirer l'attention des gardes; sont couchés durement, etc.

Quant aux classes intermédiaires, les divisions y sont faites d'après la durée de la peine que les hommes ont à subir.

Le règlement établit ensuite qu'à moins de circonstances extraordinaires, on ne pourra choisir les détenus qui doivent être proposés, chaque année, en grâce ou en commutation, que parmi ceux qui appartiendront aux deux premières catégories. Et, pour éveiller, d'une part, l'émulation des classes inférieures, et, de l'autre, pour mettre en garde ceux des premières divisions contre leurs anciens penchants, le règlement porte que les condamnés dont la conduite sera sans reproche avanceront de catégorie à mesure qu'ils s'en montreront dignes, et que ceux dont on aura à se plaindre seront rejetés dans les derniers rangs.

Voilà des mesures dont l'emploi doit incontestablement contribuer, d'une manière efficace, à l'amélioration des condamnés.

Mais malheureusement, aux termes du règlement lui-même, les ports ont dû en subordonner l'exécution aux localités disponibles; de façon que dans certain bagne, par exemple, c'est tout ce qu'on a pu faire d'opérer la séparation des forçats condamnés à vingt ans et plus, de ceux dont la peine est au-dessous de vingt ans, comme l'ordonnance du 20 août 1828 le prescrivait déjà.

Il est vraiment à déplorer, dans l'intérêt de l'humanité que les localités où cela serait nécessaire ne puissent être agrandies ou disposées de façon à établir différentes catégories de condamnés : la question est là tout entière. Qui ne sentirait que ce mode est propre à amener infailliblement de grands résultats! Ne voit-on pas, d'une manière évidente, que le désir de passer d'une classe à une autre où la position est plus supportable, et de se trouver un jour à même d'être graciés, doit porter ces malheureux à se conduire le plus régulièrement possible? N'est-il pas probable aussi (et ce ne serait pas peu de chose) que, sachant eux-mêmes qu'ils deviennent meilleurs à mesure qu'ils avancent de catégorie, ils se relèvent, à leurs propres yeux et à ceux du public, de l'abjection où leur faute les fit tomber?

T.

(1) A propos de marques distinctives, voici comment les forçats doivent avoir les cheveux taillés : ceux de la salle d'épreuves, en brosse ; les invalides, courts ; ceux des salles intermédiaires, en échelons ; et les autres, rasés entièrement.

GÉOGRAPHIE.

La pointe d'Audierne.

Aucun lieu du Finistère n'est plus orageux que cette extrémité du monde. La presqu'île d'Audierne est terminée par deux caps élevés, la pointe du Croissant et le Bec-du-Raz, entre lesquels est la baie des Trépassés, ainsi nommée du grand nombre de marins qu'en tout temps les tempêtes ont engloutis dans ses eaux. La pointe du Raz a plus de 300 pieds d'élévation : c'est un immense rocher battu par des vagues d'une force extraordinaire, et qui, un jour peut-être, finiront par l'user de leur frottement sans cesse répété. Déjà la sape lente et terrible de la mer a entamé ces roches colossales, en y creusant des cavernes, des échancrures, des précipices effrayants. A voir la violence que l'onde déploie dans ces parages, on se persuade aisément que ce promontoire tenait jadis à l'île de Sein, et que la fureur des flots l'en a séparé à une époque inconnue.

Entre ce cap et l'île sauvage de Sein se trouve la passe du Raz, passage effrayant, puisqu'une fausse manœuvre, un vent contraire, la moindre faute, le plus léger accident jette un navire dans des abîmes où il périt corps et biens, sans que nulle force humaine soit capable de l'en tirer. Aussi les matelots ne s'engagent jamais dans le Raz qu'en priant Dieu et Notre-Dame qu'ils daignent les aider, le proverbe étant, parmi eux, qu'*aucun ne l'a passé sans mal ou sans crainte*. Selon le témoignage des bonnes gens du pays, on y entend tantôt les hurlements du diable, tantôt le chant perfide des sirènes, et toujours les accents douloureux, les lamentations des infortunés que les naufrages y ont fait périr et qui implorent incessamment les secours de leurs camarades, fatigués qu'ils sont d'être ballottés par les flots et privés de sépulture. Leurs ombres s'appellent *crierien* : ce sont les soupirs qu'elles poussent qui causent le murmure précurseur de l'orage; c'est à leurs gémissements qu'on attribue le mugissement de la mer à l'approche des tempêtes. Les gouffres de Carybde et de Scylla, si célèbres dans la mythologie ancienne, furent-ils plus redoutés et plus redoutables! Ils n'ont jamais été pour les nautonniers d'une aussi affreuse réalité que le Raz d'Audierne.

Cette pointe audacieuse, qui semble défier l'O-

Digitized by Google

céan, est remplie de curiosités naturelles vraiment extraordinaires ; le physicien, le géologue, le botaniste y ont mille raretés à voir. C'est aussi dans ces tristes parages qu'est ce fameux gouffre nommé l'*Enfer* de Plogoff, abîme effrayant dans lequel s'élancent les vagues avec une impétuosité, un bruit qui mugit au loin comme le ferait une immense cataracte. On croirait que les parois de rocher du gouffre sont ébranlées du choc qu'elles reçoivent, et le jeu du tourbillon, couvert d'écume et de vapeurs, paraît imprimer une oscillation au roc rougeâtre du fond de ce tartare des eaux, antre caverneux visité par les mauves et les cormorans, dont les cris aigus se confondent avec le bruissement tumultueux des flots.

Le vieux sol de cette contrée est couvert de nombreux témoignages attestant l'existence d'un peuple qui n'est plus ; tels sont ces autels druidiques, ces temples champêtres du polythéisme des Celtes, cette voie antique appelée en breton *Hent-Ahès*, chemin pavé large de soixante-dix pieds, et dont on aperçoit les vestiges depuis le bourg de Cléden jusqu'à la baie des Trépassés : c'était sans doute la voie par où les peuples du continent se rendaient à l'île de Sein, renommée par les mystères et les prophéties de ses neuf prêtresses.

Je me suis arrêté longtemps sur le haut de la pointe du Raz ; aucun site ne se prête mieux à la méditation sur les révolutions du globe : un des instruments de leurs vicissitudes est étalé devant vous ; et de quel terrible spectacle il vous rend témoins ! C'est l'empire de l'eau déchaîné contre la terre ; c'est l'exemple du ravage de ses fureurs passées, qui ne vous fait que trop péniblement pressentir ce que détruiront ses fureurs futures.

VÉRUSMOR.

La Preneuse.

Depuis le commencement de 1793 jusqu'à l'époque où commence ma narration, le gouvernement de la république avait envoyé à l'Ile-de-France, à différentes époques, une dizaine de bâtiments de guerre : d'abord, les frégates *la Cybèle* et *la Prudente*, et le brig *le Coureur* ; ensuite, la frégate *la Preneuse*, et la corvette *le Brûle-Gueule*. Enfin, une division composée de quatre frégates, *la Forte*, *la Régénérée*, *la Seine* et *la Vertu*, sous les ordres du contre-amiral Sercey, y arriva au commencement de 1796.

Le capitaine de vaisseau, depuis amiral Lhermite, commandait la frégate *la Vertu*. Plus tard, cette frégate ayant été expédiée pour l'Europe, il passa au commandement de *la Preneuse*. Il avait désiré ne pas suivre son bâtiment et rester dans la colonie, où nos officiers de marine en général, et lui en particulier, jouissaient de la plus haute considération. Les chances d'avancement étaient, d'ailleurs, plus grandes dans cette station éloignée et périlleuse, et la liberté d'action qui résultait de cet éloignement même de la métropole laissait plus d'essor aux entreprises et ouvrait un vaste champ aux espérances.

Tous les bâtiments de la station de l'Ile-de-France, soit qu'ils croisassent par divisions ou séparément, ne manquaient jamais de faire de riches captures. Mais déjà les frégates *la Vertu*, *la Seine*, *la Régénérée*, *la Cybèle*, et le brig *le Coureur*, avaient été expédiés pour la France ; la corvette *le Brûle-Gueule* s'était perdue, *la Forte* et *la Prudente* venaient d'être prises. Les croisières anglaises, devenues plus actives, bloquaient l'île presque sans interruption.

Tous ces malheurs, qui présageaient un avenir plus alarmant encore, avaient fait succéder une sombre tristesse à la gaieté qui régnait dans la colonie quand les riches prises amenées par nos navires entretenaient un commerce actif et attiraient au port Nord-Ouest les peuples de toutes les parties de l'Inde et les neutres de l'Europe, qui venaient y traiter des cargaisons des prises et des prises elles-mêmes.

La Preneuse était restée seule en rade. Toutes les espérances et toutes les craintes des habitants étaient liées au sort futur de cette frégate. Lhermite, qui la commandait alors, venait bien de conduire dans le port deux grands et riches vaisseaux de la Compagnie anglaise, capturés à la fois sur la rade de Talichieri ; mais c'était un coup unique. *La Preneuse* ne marchait pas, et, malgré le mérite de son commandant, elle n'avait d'autre alternative, dans une nouvelle croisière, que de vaincre ou de succomber !

Cependant, le moment de son départ est arrivé : *la Preneuse* appareille pour sa dernière croisière !

Dès que la frégate fut assez au large pour faire route directement sur la première destination que ses ordres lui assignaient, Lhermite fit gouverner vers l'extrémité sud de l'île de Madagascar. Quinze jours d'une brise fixe et légère suffirent pour nous y porter ; nous rangeâmes la terre d'assez près pour reconnaître les lieux. A la hauteur de la baie de Saint-Augustin, on mit en panne, et le capitaine se retira dans la dunette, laissant en repos l'équipage livré à mille conjectures sur la route qu'on avait suivie et sur le point de relâche devant lequel le navire se balançait avec grâce sous ses trois huniers.

L'opinion la plus générale était qu'on devait mouiller dans la baie profonde, aux rives pittoresques, dont un sable éblouissant traçait les gracieux contours ; on s'en réjouissait déjà. Déjà on avait communiqué avec les naturels, et les légères pirogues des Africains, chargées de provi-

L. Garneray del.t

Pardinel sculp.

Imp.r par Chardon J.ne & fils r. Racine 3 Paris

Affaire de la Preneuse

T. 2 P. 316

Digitized by Google

Digitized by Google

sions, et sur lesquelles de jeunes et jolies femmes au teint cuivré, aux cheveux crêpés tout parfumés d'huile de palma-christi, venaient galamment se mettre à la disposition des marins pour le temps de leur séjour dans la baie, et leur offrir les savoureuses denrées de la côte.

Mais le capitaine sortit tout à coup de la dunette, monta sur son banc de quart, et se mit à contempler le spectacle magnifique que la côte déployait à ses yeux. Sous l'air d'indifférence que portait son visage, un observateur attentif eût saisi quelques-uns des caractères de l'inquiétude. Après être resté quelques minutes dans une attitude presque pensive, il se retourna vivement, comme un homme qui aurait craint de s'être oublié un moment, et l'ordre de *faire servir* et de continuer la route vers le sud-ouest se fit entendre aussitôt.

A l'instant, les conversations hautes et animées de l'équipage cessent comme par enchantement; chacun se rend à son poste de manœuvre, et en quelques minutes la frégate, couverte de toutes les voiles qu'elle peut déployer, et poussée par un joli frais de sud-est, avait déjà le cap sur la route assignée par les nouveaux ordres que le commandant venait de décacheter.

Une navigation heureuse conduisit en peu de temps *la Preneuse* en vue du continent d'Afrique. Nous y cherchions la baie de Saint-François, lieu de relâche pour les baleiniers anglais. Cette nation y possédait un petit comptoir, et même, ce que nous ignorions alors, un petit fort pour le protéger contre les tentatives des nègres ou des nations européennes. Le matin du trentième jour de notre appareillage, les vigies signalèrent la terre pour la seconde fois depuis que nous avions perdu de vue les côtes de l'Ile-de-France.

La terre que nous découvrions était très-élevée; elle s'étendait à perte de vue du nord-nord-est au sud-sud-ouest. Le commandant, après l'avoir longtemps observée et s'être assuré qu'il était bien en latitude, fit mettre en travers. Dans cette position, on attendit que les vapeurs épaisses du matin permissent aux rayons du soleil d'éclairer les hautes montagnes de ce perfide continent. Ce fut alors que nous découvrîmes dans cette baie peu abritée, dont la partie ouest est couronnée de crêtes élevées, cinq navires mouillés près de la côte.

« Laissez arriver et faites orienter sous toutes » voiles; gouvernez sur la crête un peu surplom- » bée de cette haute montagne, dit le comman- » dant à l'officier de quart, en lui montrant du » doigt le point désigné, sous le vent de la frégate; » nous allons visiter ce mouillage. » Et *la Preneuse*, lancée par une forte brise, et balançant sur l'azur foncé du ciel les extrémités légères de sa haute mâture où venaient se poser des groupes d'oiseaux de mer, semblait se plaire à obéir à la main habile qui la maîtrisait.

A deux heures de l'après-midi, outre les deux pointes qui fermaient, au sud-ouest et au nord-ouest, l'entrée de la baie, nous pûmes voir distinctement les cinq navires que la vigie avait signalés. L'un d'eux était d'une grosseur extraordinaire, et l'effet causé par la réfraction lui donnait l'apparence d'un vaisseau de ligne.

Le capitaine se promenait sur le gaillard; son pas était plus précipité qu'à l'ordinaire; un air de satisfaction était en ce moment répandu sur sa physionomie ouverte, et sa main ne quittait pas la lunette.

Au retour d'une des fréquentes visites qu'il faisait au gaillard d'avant, pour y observer plus commodément s'il ne s'opérait aucun mouvement sur la rade, il s'avança vers un groupe d'officiers réunis autour du cabestan. Il parut réfléchir un instant; tous les yeux se fixèrent respectueusement sur les siens. « Messieurs, dit-il d'un ton qui semblait plutôt réclamer des conseils qu'exprimer une volonté arrêtée, je crois que nous ferons bien d'attaquer en entrant, et de commencer par le plus gros de ces navires, si, comme je le pense, il est armé en guerre, car, d'une manière ou de l'autre, l'affaire sera décidée sur-le-champ. » Puis il s'arrêta pour attendre une réponse. « Suis-je de votre avis? — Oui, capitaine, répondit chacun d'eux. — En ce cas, messieurs, veuillez vous rendre à vos postes respectifs et prendre les dispositions nécessaires pour tenir la frégate prête à tout événement. »

Tous obéirent.

Mais, pendant ces préparatifs, le vent commençait à tomber, et la marche de la frégate se ralentissait par degrés. Pour comble de contrariété, le soleil était près de se cacher derrière les montagnes sur lesquelles la frégate se dirigeait, et, dans cette position, nous ne pouvions apercevoir que la partie ombrée des cinq navires, qui nous présentaient tous la proue; il était impossible d'apprécier leur force.

Le commandant, désespéré, franchissait d'un pas rapide la longueur du navire, et interrogeait sans cesse sa lunette et les vigies. Cette brise mouvante, dont on ne ressentait déjà plus qu'une légère influence, devait tomber entièrement au soleil couchant. On doutait même qu'elle pût conduire le navire au mouillage avant le calme, qui, dans ces parages, sert toujours d'intermédiaire entre la brise de large et celle de terre, qui s'élève vers les huit heures du soir. Notre position devenait critique; ce calme était un danger de plus, et nous livrait aux courants rapides qui devaient nous écarter de la baie.

Dans cette occurrence, le commandant crut devoir tenir un conseil, et, sur son ordre, les hommes de tous les grades, désignés par les règlements, se réunirent dans la salle de la dunette, dite salle de conseil. Là, après une délibération longue et animée, dans laquelle les avis

Digitized by Google

furent longtemps partagés, on décida qu'on continuerait à se diriger vers le mouillage, en se déguisant, autant que possible, en navire marchand. A cet effet, la batterie fut halée dedans, les sabords fermés et le pavillon suédois hissé en poupe.

La brise se soutint cependant beaucoup plus longtemps qu'on ne l'avait espéré; elle dura même jusqu'à la nuit tombante. Au moment où la frégate approchait du mouillage, on fit serrer et dégréer, avec peu de monde, les voiles de perroquet, pour donner le change à l'ennemi. Presqu'à la nuit close, le vent ayant entièrement cessé, nous laissâmes tomber l'ancre, en nous embossant aussi près que nous le pûmes du plus gros des navires; et, ainsi que nos perroquets, nos huniers et nos basses voiles furent paquetés l'un après l'autre, assez mal et assez lentement, par le peu de monde qu'on avait jugé à propos d'employer à ce travail.

Il était à peu près sept heures quand les opérations du mouillage furent terminées. Une petite goëlette, qu'on prit pour un caboteur de la côte, passa à une vingtaine de toises de l'arrière de la frégate, sans que, de notre côté ni du sien, on manifestât le moindre désir de communiquer; elle se dirigeait vers le sud de la baie.

La lune ne devait paraître que très-tard : dans l'ignorance complète où on était de la force de l'ennemi, le capitaine, entouré de ses officiers, qu'il avait rassemblés sur le gaillard d'arrière, leur déclara que son intention était actuellement de n'engager le combat avant le jour que dans le cas où il s'y verrait contraint. « Avec le jour, dit-il, s'élèvera la brise du large, et, profitant de l'avantage d'être au vent, nous n'attaquerons l'ennemi que si nous le jugeons à propos, et avec plus de chances de succès. »

Depuis une heure environ, l'équipage reposait à son poste de combat. Une partie se livrait au sommeil; car le marin a le privilége de dormir partout où il y a assez de place pour *arrimer* son corps endurci. Le petit nombre d'hommes qui s'étaient tenus éveillés faisaient des conjectures, à voix basse, sur les événements du lendemain, quand un bruit, qu'on entendit à tribord, tout près du navire, vint donner l'alerte et attirer l'attention générale de ce côté.

C'était le bruit des rames d'un grand canot régulièrement équipé, dont on aperçut bientôt la masse dans l'humide obscurité, et qu'apportait sur *la Preneuse* la brise de terre qui commençait à se faire sentir. En un moment, cette embarcation est le long du bord; les avirons sont vivement levés et placés, la pelle en haut, verticalement : nul doute, ce sont des Anglais! et même cette manœuvre est exécutée avec trop de précision et de dextérité pour que ce ne soit pas le canot d'un navire de guerre. Le brigadier reçoit l'amarre qu'on lui jette de l'avant de *la Preneuse*. L'officier qui commande ce canot adresse sans doute quelques questions aux hommes placés en dehors du navire pour le recevoir; mais personne de l'équipage ne parle anglais. Des sons confus seulement se font entendre à bord de la frégate pour donner des ordres; l'officier anglais a distingué des mots français. « Nous sommes reconnus! *Pousse au large!* » s'écrie précipitamment l'officier d'une voix rauque qui appartient exclusivement au corps de la marine anglaise, en lâchant tout à coup les tire-veilles qu'il venait de saisir pour monter à bord; et en un clin d'œil l'embarcation, dont on aurait pu s'emparer aisément, ou qu'il eût été si facile de couler à la muette le long du bord, s'échappe de nos mains comme par miracle. Nous la vîmes glisser sur l'eau comme un poisson, se diriger vers le fond de la baie et bientôt disparaître; puis le bruit de ses rames se perdit par degrés dans l'éloignement.

Depuis lors, jusqu'à neuf heures environ, rien n'avait troublé le triste silence qui régnait dans toutes les parties de la baie. La vaste nappe d'eau qui s'étendait autour de nous ne reflétait que le scintillement des étoiles et la masse sombre des cinq navires en dehors desquels nous nous trouvions placés.

Excepté le capitaine et les principaux officiers, chacun, resté à son poste de combat, s'était endormi de nouveau. Lhermite, en qui l'équipage avait une confiance aveugle, venait de nous assurer qu'on n'attaquerait que le lendemain matin.

Cependant il commençait à se passer quelque chose d'étrange du côté de l'ennemi. On remarquait, au fond de la baie, un mouvement qui, sans être encore tout à fait suspect, éveillait l'attention de l'état-major. On avait bien observé le fréquent passage de quelques fanaux à travers les sabords des navires ennemis; mais il était encore de trop bonne heure pour que cette circonstance parût bien extraordinaire.

Toutefois le commandant, aux aguets, s'était aperçu qu'à huit heures et demie les cloches de tous les navires n'avaient pas sonné l'heure, et que les hommes de quart n'avaient crié : « *All, is well!* » que très-irrégulièrement, indice certain qu'on était occupé à quelques travaux importants.

Le lieutenant Dalbarade était appuyé silencieusement sur le bastingage de bâbord, et regardait le navire à trois mâts mouillé sur l'avant du plus gros des cinq. Il crut apercevoir, sur quelques parties de sa mâture, des lueurs passagères occasionnées par de faibles explosions de poudre. Peu de temps après, le capitaine et lui reconnurent positivement que ces trois lueurs provenaient de la réverbération des boutefeux qu'on allumait dans les batteries. Puis, examinant un à un les autres navires avec beaucoup d'attention, ils s'aperçurent qu'on y répé-

Digitized by Google

tait ces préparatifs, mais de manière à les dissimuler comme à bord du trois-mâts.

Un sinistre silence, silence d'anxiété qui fait gonfler le cœur, et que les personnes qui se sont trouvées en pareille circonstance peuvent seules apprécier, continuait à régner dans les éléments comme à bord de tous les navires, lorsque, à neuf heures précises, une gerbe de feu se montra à la gauche de la baie. Le bruit aigu du déchirement de l'air, qui signale à longue portée le passage d'un boulet, suivit immédiatement, et la détonation se fit entendre. Ce boulet passa à quelques pieds au-dessus des bastingages de *la Preneuse*. Il était envoyé de terre.

« Range à bord! s'écria Lhermite en montant » sur son banc de quart. Pointez les dix canons » de l'arrière de la batterie et ceux du gaillard à » bâbord sur le plus gros navire; les autres de » l'avant et ceux du gaillard d'avant sur celui qui » vient après; ensuite, et, par parties égales, » pointez ceux de tribord sur les trois que nous » découvrons de ce côté. »

Pendant que cet ordre s'exécutait, les bordées des cinq navires vinrent se croiser à la fois sur notre bord!

Alors, la voix tonnante de Lhermite, à laquelle la nuit et l'énorme porte-voix de combat donnaient encore plus de solennité, se dirigea par l'écoutille du gaillard d'arrière, et, retentissant jusque dans les parties les plus reculées de la batterie, fit entendre ces mots si ardemment désirés par l'équipage : « *Feu partout! feu!* »

Après la première bordée, on tira à volonté, et, pendant quelques heures, le feu devint de plus en plus roulant.

Nous nous aperçûmes bientôt que nous avions un sixième adversaire à tribord : c'était le fort, qui avait tiré le premier coup de canon. Quoiqu'il fût assez éloigné, ses boulets, de gros calibre, venaient assez fréquemment ébranler la coque de la frégate.

Ce ne fut que dans le fort du combat, à la lueur du canon, que nous pûmes connaître enfin la force des cinq navires ennemis.

Les trois navires de tribord étaient de grands baleiniers, dont l'artillerie était très-bien servie.

Des deux navires de bâbord, le plus gros était un vaisseau de la Compagnie des Indes, au moins égal en force à *la Preneuse;* l'autre, qui se trouvait placé sur l'avant à lui, et par conséquent sur l'avant à nous, était une forte corvette à trois mâts et à batterie couverte.

Ces deux derniers bâtiments faisaient un feu terrible. De temps en temps, par des changements de brise, nous espérions voir la frégate se placer au vent à eux. Une fois dans cette position, nous eussions coupé notre câble, et nous nous fussions laissés dériver sur celui que nous aurions voulu enlever à l'abordage. Mais ces changements de brise n'étaient occasionnés que par des rafales accidentelles qui se formaient, de temps à autre, dans les gorges profondes des montagnes; ils étaient toujours de peu de durée, et la fraîcheur reprenant sa direction, venait encore, du fond de la baie, déjouer toutes nos espérances.

Nous approchions de minuit, et le feu continuait avec une ardeur soutenue, quand nous vîmes le vaisseau de la Compagnie amener ses couleurs et les fanaux qui les éclairaient.

« Embarque les yoliers, dit le capitaine. » Monsieur Graffin, prenez avec vous des hommes » armés, et allez amariner la prise. »

Qu'on juge de la joie des combattants, quand le maître d'équipage répète ce commandement; puis les canons se taisent, et un silence profond règne de nouveau dans la baie.

Tous les bâtiments ennemis ont cessé le feu, mais sans amener leur pavillon, qu'ils ont encore à tête de mât, et la corvette fait aux autres navires des signaux auxquels ceux-ci répondent immédiatement.

Ces mouvements ne nous laissaient pas sans inquiétude sur le sort des gens de l'équipage qu'on avait expédiés pour amariner la prise.

En effet, au moment où la yole armée de la frégate touche l'eau, au moment où elle va pousser au large, pour se rendre à sa périlleuse destination, le vaisseau de la Compagnie reçoit une bordée de la corvette. Aussitôt il rehisse son pavillon, et recommence son feu.

« Traître! s'écrie Lhermite, dont la noble » figure semblait plus martiale que jamais quand » le feu des canons venait l'éclairer. — Mais ce » n'est pas sa faute, on l'a forcé..... Il faut qu'il » ait souffert, puisqu'il avait amené! Courage, » enfants! pointez en plein bois. »

En même temps il ordonne de diriger sur ce seul vaisseau tous les canons de bâbord. La corvette, par une *saute* de vent, se trouvait alors presque sur l'avant de *la Preneuse*, et lui faisait éprouver de graves dommages, tandis que nous ne pouvions diriger sur elle que quatre canons de chasse; mais, en revanche, nos boulets résonnaient à coups redoublés sur les hautes murailles du plus fort de nos ennemis.

Le feu des trois baleiniers, qui se trouvaient à tribord à nous, avait aussi recommencé aussitôt après la correction infligée par la corvette au vaisseau qui s'était rendu.

La nuit avançait et le vent était toujours stationnaire. De nombreuses embarcations portaient du monde à bord du vaisseau de la Compagnie, qui en avait perdu beaucoup, à en juger par la lenteur de son dernier feu. Nous étions à portée de voix, et pourtant aucune puissance humaine ne pouvait nous rapprocher de ce redoutable adversaire. Presque tous les coups portaient, et rien ne paraissait encore plus avancé qu'au commencement de l'action.

Le fer de l'ennemi hachait nos agrès, le sang

ruisselait des deux bords, dans la batterie et sur les gaillards. Néanmoins, après une dizaine de nos bordées, le même bâtiment, qui, contrairement aux lois de la guerre, avait rehissé son pavillon après l'avoir amené, l'amène pour la deuxième fois, et, pour la deuxième fois, la corvette, par une de ses bordées, le force à le rehisser.

Alors Lhermite, perdant tout espoir de s'emparer d'aucun des navires ennemis, si le vent ne changeait pas de direction, prend un parti digne de son courage et de son inébranlable énergie. Il se décide à continuer le feu jusqu'au retour de la brise du large, pour aborder, quand il serait ainsi maître du vent, le plus fort des navires ennemis, ne doutant pas, lorsqu'il l'aurait pris, que les autres ne se rendissent; car ils ne pouvaient s'échouer sur la plage, habitée par des tribus féroces qui attendaient déjà leur proie, et auraient sans pitié massacré leurs équipages.

Le lieutenant Dalbarade reçut l'ordre de faire part de ce plan hardi à l'équipage, dont la résolution n'avait pas fléchi sous les fatigues d'un combat aussi long et aussi inégal.

La lune, un peu embrumée, sortait alors de l'horizon et permettait d'apprécier, dans les éclaircies que laissait la fumée, l'importance de nos pertes. Les poulies, les manœuvres, les espars, les éclats de mâture, les débris des bastingages et des embarcations, jaillissaient avec fracas sur le tillac, et blessaient beaucoup de monde. Lhermite voyait, avec désespoir, la frégate en grande partie dégréée, ses mâts, ses vergues brisés, ses voiles déchirées. Des cris lamentables se faisaient entendre dans toutes les parties du navire, entre chaque coup de canon. Un officier venait d'avoir un bras emporté ; quelques canons étaient démontés. Il savait, en outre, que les boulets ennemis, prenant la frégate en écharpe presque sur tous les points, nous tuaient un grand nombre d'hommes. Son anxiété était extrême : s'il portait ses regards au dehors, son désespoir augmentait encore par la persistance des Anglais dans leur intrépide défense.

Parmi tous les objets qu'il fixait tour à tour avec attention, au moyen de sa lunette, le capitaine distingua, sous le mât de beaupré, droit dans la ligne du vent de la frégate, un point noir qu'il n'avait pas encore aperçu.

Mais il fut distrait par le bruit que fit, en tombant dans l'eau, quelque chose de lourd. — « Qu'est-ce qui est tombé à la mer, sur l'arrière? » demanda-t-il à l'aspirant Lebreton, chargé de » la garde du pavillon.— C'est l'embossure, ca- » pitaine », répondit celui-ci, après avoir sauté » en dehors du bord, pour s'assurer du fait ; un » boulet ramé vient de la couper. »

Aussitôt la frégate, privée de la seule ressource qui pouvait encore la tenir dans une position avantageuse, cède à l'impulsion que lui imprime la marée. Dès lors, ses flancs étant constamment offerts aux coups de l'ennemi, et particulièrement à l'artillerie meurtrière du fort, dont le courant venait de nous rapprocher, nous nous trouvâmes dans une position plus critique que jamais.

Le commandant, agité et inquiet, méditait sur la résolution qu'il devait prendre dans une aussi cruelle conjoncture, quand le lieutenant vient lui annoncer que l'équipage est sur les dents, que, sur cent hommes à peu près hors de combat, quarante morts viennent d'être jetés à la mer, et que plusieurs voies d'eau se sont déclarées à la flottaison, par l'effet des boulets.

« C'en est donc fait ! l'Anglais triomphe encore! » se dit Lhermite en lui-même. Allons, messieurs, » répondit-il avec assurance, en s'adressant à ses » officiers, nous allons partir : la marée com- » mence à perdre ; que les gabiers aillent s'assu- » rer si les bras, les écoutes, et, en un mot, » toutes les manœuvres indispensables à l'appa- » reillage sont en état. »

Tandis qu'avec le zèle le plus empressé, chacun exécute à la hâte ces derniers ordres sans que le feu soit interrompu, ni même ralenti, le capitaine, toujours attentif aux mouvements du dehors, aperçut, autour du point noir qui l'avait déjà tant inquiété, et qui grossissait sensiblement, quelques autres points noirs plus petits. Ces points, dans leur mouvement, semblaient, tantôt se confondre en s'approchant, tantôt se séparer pour se confondre encore.

« Lieutenant Dalbarade, lieutenant Rivière, et » vous tous, messieurs, dit-il aux officiers, avec » ce ton qui commande en même temps la sou- » mission et la confiance, et en leur présentant » amicalement la main, montez sur ce coffre » d'armes, approchez-vous, et écoutez-moi d'aussi » près que vous le pourrez... » Avant de leur parler, il s'assura positivement, en jetant autour de lui un regard de défiance, si aucun indiscret n'était en position de surprendre l'importante communication qu'il allait leur faire, puis, avec le calme et la fermeté qu'il savait si bien conserver en pareille occasion, et montrant un point de la baie, du bout de son porte-voix : « Je suis » sûr, messieurs, que ce premier point noir que » j'ai déjà aperçu depuis une demi-heure, est un » brûlot, à en juger par la flamme légère qui » s'élance, de temps à autre, de ses écoutilles; et » que ces autres points plus petits qu'on aperçoit, » sont des embarcations qui le remorquent sur » nous. Répétez ceci à voix basse aux officiers qui » sont sous vos ordres, pour presser la manœuvre ; » mais, pour tout au monde, que cette nouvelle » ne transpire pas ; vous devez en sentir, comme » moi, toute l'importance ; car, vous le savez, » cette invention homicide est le plus grand ef- » froi des équipages. »

Il finissait à peine, que le vaisseau incendiaire

Digitized by Google

fut aperçu par les gabiers, occupés sur les mâts à réparer le gréement, et ils le signalèrent aussitôt. — « Ce n'est rien, » leur cria Lhermite avec un air d'insouciance approprié au moment, et ce ton d'assurance affecté que sa position rendait indispensable, mais que le bruit de l'artillerie leur permettait à peine d'entendre. « C'est, » continua-t-il sur ce même ton qu'il n'abandon- » nait pas, un de nos ennemis qui s'est incendié » en nous combattant, et que ses embarcations » remorquent pour l'amarrer à longue trouée sur » l'arrière du vaisseau de la Compagnie. Continuez » hardiment votre besogne, et avertissez tout de » suite dès que vous serez *parés*. »

Les travaux indispensables au départ de la frégate, quoique poussés avec vigueur, ne s'opéraient néanmoins que fort lentement. De nombreuses avaries, qu'avait reçues le gréement, naissaient des entraves et des difficultés sans nombre. Le brûlot, dès qu'il commença à s'approcher, paraissait dériver sur la frégate à vue d'œil. La fumée noire qui s'échappait de sa cale faisait déjà sentir son odeur suffocante au sommet de nos mâts. L'équipage, malgré les soins qu'on prenait pour le rassurer, averti par instinct du péril dont il était menacé, commençait à manifester ses vives alarmes. La lune, élevée de quelques heures sur l'horizon, permettait, à travers la fumée, de distinguer assez facilement les objets, quand le chef de la hune de misaine héla, du gaillard de derrière, pour annoncer que toutes les manœuvres nécessaires à l'appareillage étaient en état de servir. « Hissez le petit foc et le petit » hunier, dit Lhermite, dès que cette heureuse » nouvelle eut frappé son oreille ; assurez-vous, » gabiers, que toutes les autres voiles soient bien » sur leur cargues, et que rien ne gêne pour les » orienter. »

Le brûlot, bien placé dans la direction du vent, devait infailliblement nous accrocher, mais il approchait lentement et se trouvait à plus de deux portées de fusil. Alors Lhermite jugea qu'il n'y avait encore aucun risque à courir pour la frégate. Il attendait pourtant, avec une impatience qu'il n'est pas donné au pouvoir de l'homme de déguiser entièrement, la nouvelle que les mâts de l'arrière, où les avaries avaient été plus sérieuses que partout ailleurs, étaient en état de fonctionner aussi. La fumée du brûlot, qui se déroulait en grandes masses et obscurcissait l'air par ses tourbillons, incommodait déjà l'équipage des ponts. « Vous n'êtes donc pas encore prêts dans la » grande hune, enfants? héla Lhermite, d'un » ton qui ressemblait à celui d'une prière.—Tout » à l'heure, capitaine, » répondirent plusieurs voix étouffées à l'instant même par quelques coups de canon de la frégate, qui venaient de partir à la fois. Les bras du marin, qui étaient croisés sur la poitrine, retombèrent à leur position naturelle.

Ici, Lhermite, pour montrer l'exemple de la résignation, garda le plus profond silence et le conserva jusqu'au moment où il crut indispensable de le rompre. Ce moment ne se fit pas longtemps attendre. « Messieurs, pour la dernière » fois, il faut partir, » dit-il enfin, quand il fut bien convaincu qu'on ne pouvait, sans danger, stationner plus longtemps dans cette position, — bien que les voiles du grand mât ne fussent pas encore prêtes à être orientées. « Charpentier, dit-il, cou- » pez le câble sur la bitte ; » et, en quelques secondes, le bout de cette énorme amarre, entraîné par son propre poids vers le fond, annonça, par le bruit de sa chute, que la frégate était libre. Docile alors à l'impulsion que la brise de terre et le jusant imprimaient à ses flancs mutilés, et aidée, dans cette évolution, par les débris de ses voiles, qui se précipitaient en désordre du haut de ses vergues, on la vit tourner gracieusement la poupe au vent, et se diriger vers la pleine mer: « *Bordez le grand hunier et le perroquet de fou-* » *gue! laissez tomber la misaine!* » furent les commandements qui suivirent immédiatement cette manœuvre. Dans ce moment, une détonation terrible se fit entendre : c'était le brûlot qui, déjà loin de nous, grâce à la célérité de notre marche, illuminait, par son explosion, toute la scène de carnage que nous venions d'abandonner, et faisait retentir les montagnes environnantes, et notre navire lui-même.

Les manœuvres qu'avait nécessitées le départ précipité de la frégate s'étaient exécutées sans trop de confusion et avec assez de promptitude, eu égard aux difficultés sans cesse renaissantes qui les entravaient; mais l'artillerie avait tellement déchiré nos voiles en tous sens, qu'elles ne pouvaient présenter au vent qu'une partie bien minime de leur surface.

Il importait cependant de cacher à l'ennemi l'état affreux où il nous avait réduits ; on prit donc le parti de se mettre hors de vue pour enverguer de nouvelles voiles, jumeler notre grand mât fracassé, dans toute sa longueur, par douze coups de boulet, *rouster* nos vergues, étancher les voies d'eau dont la carène était criblée, raccommoder la chaloupe et les autres canots, qu'il eût été impossible de mettre à l'eau sans s'exposer à les voir couler à l'instant même.

« Faites border et hisser les perroquets, Mon- » sieur, » dit le capitaine, en s'adressant à l'officier de manœuvre, dès qu'il s'aperçut que les lambeaux de voiles qu'il avait fait orienter jusque-là étaient insuffisants pour pousser la frégate au large aussi rapidement qu'il l'aurait désiré

L'équipage était exténué de fatigue : dès qu'on halait sur un cordage, il se rompait sous l'effort, et retombait en serpentant sur nos hommes épuisés, que blessaient à chaque instant, dans leur chute, des poulies et des éclats de mâture, qui tombaient de tous côtés sur le pont. Notre dé-

Digitized by Google

tresse était à son comble; il était alors quatre heures et demie du matin.

Par un hasard assez extraordinaire, la brise de terre qui avait continué à souffler, ce jour-là, plus tard qu'à l'ordinaire, ne se termina pas par un calme, comme il arrive presque constamment sur cette côte. Elle passa, par degrés assez lents, de l'ouest vers le sud, fraîchissant de plus en plus à mesure qu'une masse noire, qui semblait aussi solide que les montagnes derrière lesquelles elle s'élevait, étendait son rideau sombre sur cette partie de l'horizon en feu. C'était le funeste présage d'une horrible tempête, qui ne tarda pas à se déchaîner, et, peu d'instants après, un coup de vent d'une violence épouvantable emportait la frégate hors de vue de la côte et de l'ennemi.

(*Extraits des Mémoires inédits de M. L. Garneray*).

VARIÉTÉS.

Aventures d'un marin

DE LA GARDE.

ENLÈVEMENT D'UNE BARQUE DE PÊCHEURS, ET FUITE DE L'ÎLE DE CABRÉRA.

Vers le mois de juin 1811, il y avait alors plus de deux ans que j'étais dans l'île, je fis la connaissance de quelques prisonniers amenés récemment de la Catalogne. Parmi ces derniers était un sergent-major, militaire intrépide s'il en fut jamais; il était Lyonnais, et se nommait Alleigne. Ce nouveau compagnon de captivité me mit en rapport avec des hommes non moins déterminés que lui. Je ne doutais pas de leur hardiesse; mais avant de m'ouvrir à eux, je voulais pouvoir compter sur leur discrétion. Dès que je m'en crus assuré, je leur fis part du projet que j'avais formé depuis longtemps de m'emparer d'une barque de pêcheurs. Je leur en démontrai la possibilité; ils l'adoptèrent avec transport, bien que l'exécution leur parût chanceuse, et ils me confièrent le soin de les diriger.

Un lieu de rendez-vous fut assigné, et chacun jura sur l'honneur de garder le secret.

L'île ne présentant aucune ressource pour une agression, les pêcheurs majorquins devaient se croire à l'abri d'un coup de main de la part des prisonniers français. D'ailleurs, pour être encore plus tranquilles à cet égard, ils tenaient leurs barques à distance, et n'approchaient de la côte qu'avec précaution.

Il fallut donc rêver à quelque expédient: celui d'un grappin que je proposai fut accepté; mais où se procurer ce grappin? où avoir du fer, où le trouver? et à supposer que nous en eussions, comment l'approprier à l'usage que nous en voulions faire?

A cette époque, notre aumônier, toujours occupé d'étendre ses cultures, faisait miner un rocher qui le gênait. Pendant la nuit, nous enlevâmes une des pinces qui servaient à ce travail: une fois en possession de cet objet, qui était essentiel, un boulet de canon trouvé dans l'île nous tint lieu d'enclume, et nous eûmes bientôt fabriqué un soufflet avec la peau de nos sacs. Notre grappin fut forgé *grosso modo;* divers chaînons solidement rivés y furent adaptés dans une longueur de huit pieds, et nous y ajoutâmes tout ce qu'il fallait de corde pour atteindre celle des barques qui viendrait raser la côte de plus près.

En ma qualité de marin, je fis observer à mes camarades que, pour une semblable entreprise, une certaine provision de vivres et d'eau était indispensable: cette proposition faillit tout gâter... nos rations étaient si chétives! Cependant comme en cas d'insuccès on devait retrouver cette réserve, on souscrivit à tout, et au bout d'une quinzaine de jours nous nous jugeâmes en état de tenir la mer. A la fin de juin nous avions fait nos dispositions les plus importantes.

Dans la première nuit de juillet 1811, nous transportâmes en silence nos vivres et notre grappin, et, parvenus à la côte de l'ouest, où les barques venaient le plus fréquemment, nous cachâmes le tout dans des trous de rochers. Notre coup de main ne pouvait s'effectuer que pendant la nuit, car il fallait non-seulement tromper l'œil des pêcheurs espagnols, mais encore celui de nos compagnons d'esclavage: notre misère était si grande, que, dans l'espoir d'obtenir quelques fèves de plus, un de ces infortunés aurait bien pu nous dénoncer: plusieurs exemples de ce genre nous rendaient timorés et méfiants.

Le lendemain nous retournâmes au poste pour y épier l'arrivée des bateaux; pas un ne se montra.

Pendant près de trois semaines nous continuons ce manége pénible. Une fois des bateaux se trouvent à notre proximité: nous sommes tentés d'en finir; mais l'obscurité n'était pas assez profonde: je me ravisai bien vite et insistai pour qu'on n'entreprît rien. Selon moi, nous ne devions agir qu'à coup sûr: j'eus le bonheur de persuader mes compagnons, et les emmenai aussitôt, dans la crainte de quelque observation de leur part, et pour n'être pas tenté moi-même de revenir sur ma décision.

Il s'en fallait que nous fussions à notre aise, épuisés que nous étions par les veilles de la nuit,

Digitized by Google

Ronquet del.

Chaloupe de pêcheurs majorquins enlevée par des prisonniers français à Calvira

T. 1er P.

Digitized by Google

par la mortelle lieue qu'il y avait à faire soir et matin pour aller et revenir à travers de hautes montagnes, dont les pierres anguleuses nous déchiraient les pieds, et surtout par le manque de nourriture, depuis que nous nous étions fait la loi rigoureuse de ne consommer qu'un quart de nos rations : aussi était-il à craindre qu'à la longue nous ne perdissions courage.

Le 16 juillet, nous approchions du rendez-vous. Il devait être neuf heures. Un de nos compagnons, parvenu le premier au haut de la montagne, se retourne, et se penchant, il nous crie à voix basse : « Avancez... deux bateaux... vite, vite ! » C'est à qui aura franchi le plus tôt l'espace qui nous sépare de lui : nous grimpons comme des chamois. O joie! ô bonheur! les deux bateaux sont là sous nos yeux... Respirant à peine et n'osant remuer, nous nous prenons les mains, nous semblons nous dire : « Allons-nous devenir libres, après tant de malheurs et de souffrances? — Chut, chut! pas de bruit... » Quelques-uns prétendent à voix basse qu'il faut s'arrêter pour tenir conseil.

« Comment donc! réplique Alleigne, est-ce une plaisanterie? Ne savons-nous pas depuis longtemps ce que chacun doit faire? Faudra-t-il encore une répétition ? Descendons, descendons... cette occasion ne se représentera jamais. — Oui, oui, répétons-nous ensemble ; il n'y a plus à reculer... Allons, allons ! »

Et nous descendîmes la côte avec les plus grandes précautions : la moindre pierre en roulant pouvait éveiller l'attention des pêcheurs et anéantir notre espérance.

Le temps était superbe, le ciel étoilé, le vent frais et favorable. Arrivés au bas de la côte, à l'endroit de notre embuscade, nous fîmes nos dispositions dans le plus grand silence. Le poste de chacun fut assigné.

Des épreuves vingt fois réitérées ayant eu lieu quelques jours auparavant, Leroy, caporal de grenadiers au 121e, le plus vigoureux d'entre nous, s'était trouvé en même temps le plus adroit. C'était lui qui devait lancer le grappin. Je le prends à part; je tâche de lui donner de la confiance : il me dit qu'il est sûr de son fait. « En tout cas, lui recommandai-je, n'opérez qu'autant que la réussite vous paraîtra infaillible; s'il n'en était pas ainsi, je soutiens qu'il vaudrait mieux attendre encore. »

Nous étions quatorze.

Six, à la tête desquels était le brave Alleigne, devaient se ranger sur la corde pour haler le bateau dès que le grappin y serait tombé. Quatre (j'étais de ce nombre) devaient, armés de pierres, effrayer les Majorquins par un feu de file, et sauter à bord dès que la distance le permettrait. Quatre autres, enfin, devaient rester sur la rive pour arrêter les Espagnols qui, sans cette précaution, soit qu'ils fussent jetés par nous à la mer, soit qu'ils s'y jetassent d'eux-mêmes, pouvaient, après avoir gagné terre à la nage, gravir la montagne, et de là, donner l'éveil aux canonnières mouillées dans le port.

Nous attendions dans une extrême anxiété. Bientôt l'un des deux bateaux change de direction et double une pointe de rocher : nous le perdons de vue. Déjà la moitié de notre espoir nous est échappée, il semble qu'on nous arrache l'âme ; cependant l'autre reste : il s'éloigne, se rapproche, dévie légèrement tantôt à droite, tantôt à gauche. Nous sommes sur les épines, nous tremblons, nous nous rassurons, et nous tremblons encore... au moindre mouvement du bateau tout notre sang s'arrête ou il circule de nouveau; le cœur nous battait d'espoir et de crainte.

Enfin, vers onze heures et demie, je juge que l'instant est venu. Tous mes hommes sont à leur poste. Inquiet, agité, je regarde de tous mes yeux celui qui tient dans la main toutes nos espérances; je le vois s'apprêter, affermir ses pieds sur la roche glissante ; et nous, l'oreille attentive, courbés comme si un poids dont la chute doit nous écraser fût suspendu sur nos têtes, nous écoutons... Une demi-minute, qui nous parut un siècle, s'écoula... Le grappin est lancé : nous aurions voulu le retenir. Nos poitrines étaient serrées ; un pressentiment... Mais un bruit de fer se fait sur le pont : les Majorquins poussent des cris, le grappin est arrivé !... On tire promptement sur la corde, la barque vient, et nous nous précipitons, jetant des pierres, sautant à bord, heurtant, bousculant, renversant tout ce qui veut nous résister. Les Espagnols, saisis d'épouvante, se blottissent le long du plat-bord. Ils étaient six, et nous n'étions encore que quatre : ils s'en aperçoivent, et s'élancent armés de tout ce qu'ils ont pu trouver sous leurs mains. Chazé, l'un de nous, est blessé à la jambe ; mais Alleigne et un autre sont accourus, et la fureur triple nos forces : en un clin d'œil le pont est balayé ; trois des Majorquins sont jetés à la mer ; les autres se précipitent par l'écoutille au fond du bateau où nous les tenons prisonniers. « A vous ! crions-nous à ceux qui gardaient la côte... à vous ! trois hommes à la mer ! » On les guettait, on les saisit à leur arrivée à terre, on les brusque, on les force de se rembarquer. Pendant ce temps, quatre de ceux qui avaient tiré sur la corde s'étaient portés à quelques pas de là, et revenaient à toutes jambes avec les vivres et notre petit baril d'eau.

Maintenant que le coup était fait, il était urgent de quitter la côte. Le pont du bateau était couvert de lignes, de filets, de paniers et d'une foule d'ustensiles propres à la pêche : nous les faisons disparaître, et dès qu'il est débarrassé, je me hâte de monter le gouvernail, de mâter et de hisser les voiles : cela fut bientôt fait. Alors, à l'aide de quelques avirons, vite, vite, nous nous éloignons pour pouvoir prendre le vent, et, m'o-

Digitized by Google

rientant sur les étoiles, car nous n'avions point de boussole, je mets le cap au nord, direction qui devait nous conduire entre Barcelone et Tarragone. Le vent était sud-est, nous ne pouvions le désirer plus favorable.

Une fois au large, nous songeâmes à nos prisonniers. Etourdis du coup, ils avaient peine à s'en remettre et nous regardaient faire. Pour lier conversation avec eux, nous les obligâmes à se déshabiller et à échanger leurs vêtements contre nos haillons. Trois de leurs défroques étaient mouillées : c'étaient celles des pêcheurs que nous avions jetés à la mer, et au nombre desquels était le patron de la barque, homme d'une cinquantaine d'années. Heureusement leurs grosses capotes et leurs bonnets étaient restés sur le pont, et nous nous en servîmes pour braver la fraîcheur de la nuit.

Dès ce moment tout fut commun entre nous, excepté la gaieté que nous éprouvions, et que nous les dispensâmes de partager. Il fallut, quelque envie que nous eussions de ne point insulter au malheur de ces pauvres gens, que cette joie se manifestât par des cris, des bonds de plaisir, des applaudissements ; nous embrassions Leroy, nous lui pressions les mains, nous l'appelions notre sauveur, nous lui demandions s'il n'avait pas craint... » Ah! f..... répondait-il, j'étais bien sûr de mon affaire, j'avais trop bien pris mes dimensions. » Et on le félicitait de nouveau ; nos extravagances recommençaient, nous ne nous possédions plus : nous allions revoir la patrie, retrouver des frères d'armes, reprendre notre uniforme, respirer un air libre, et savourer une ration entière de pain et de viande... Quelle transition subite, inespérée, de toutes les horreurs de la misère à tous les charmes de la liberté! Et nos gesticulations, nos exclamations n'avaient pas de fin. Plusieurs faisaient de la main une croix sur l'île : « Va-t'en, peste de Cabréra ! île maudite ! rocher du diable ! va-t'en, disions-nous, tu ne nous rattraperas pas... Adieu, adieu pour jamais, horrible séjour !... Vive la liberté ! vive la France ! vive l'empereur !... Toutes nos peines sont donc finies ! »

Il y avait environ trois quarts d'heure que nous venions de laisser derrière nous l'exécrable île, lorsqu'un incident vint modérer cette délirante allégresse. « Patron, patron ! me crie l'un de ceux qui étaient sur l'avant, nous allons aborder un bâtiment ! — Evitez, évitez. — Nous sommes perdus, disent les autres avec effroi.—Non, non, pas de bruit, et laissez faire. » Je n'étais guère plus rassuré qu'eux : n'importe, je commande à tous mes hommes de baisser la tête ; je mets la barre dessous ; nous venons au vent, et nous reconnaissons le brig anglais qui croisait devant l'île ! Dans le plus grand silence, nous passâmes presque sous son beaupré : grâce aux bonnets et aux capotes des Majorquins, on dut nous supposer Espagnols, et nous en fûmes quittes pour la peur. Alors nous nous réjouîmes de nouveau. « Enfants, leur dis-je, encore une de parée... Bon espoir ! »

Cette alerte nous rendit plus circonspects : j'ordonnai que chacun à son tour veillât sur l'avant, afin d'être prévenu à temps de ce qu'on apercevrait. Nous continuâmes paisiblement notre route jusqu'au jour.

Le lendemain matin nous étions par le travers de Palma. Le vent faiblit à tel point qu'il fallut avoir recours aux rames ; nécessité très-fâcheuse, attendu que nous n'étions que trois marins : nous devions être quatre, et, à notre grand étonnement, nous vîmes qu'il nous manquait un jeune novice qui se trouvait la veille au rendez-vous, et qui avait aidé à amener la barque. Etait-il des nôtres sur le pont pendant la lutte, et y avait-il péri? Nous interrogeons les Espagnols, et afin d'obtenir d'eux la vérité, nous leur déclarons que même dans le cas où l'un d'eux l'aurait frappé et renversé à la mer, nous regardions cet acte comme très-légitime ; mais tous se défendirent de ce soupçon, de manière à nous persuader. Nous présumâmes donc qu'au moment de s'embarquer, ce jeune homme, augurant mal de l'entreprise, s'était décidé à rester. Chacun de nous fit alors des vœux pour qu'il n'eût pas ébruité notre fuite.

Le vent était tout à fait tombé... Je fis placer nos deux marins aux avirons de derrière, et les soldats à la suite ; ce qui donna beaucoup de facilité à ceux-ci pour se guider sur les premiers, et régler leurs mouvements d'après eux. Ainsi armés de huit avirons, nous voguâmes tant bien que mal toute la journée. Sur le soir nous étions harassés, nous n'en pouvions plus ; ces pauvres soldats, qui n'étaient pas habitués à un si rude métier, se plaignaient d'avoir les bras et les reins brisés. Je les encourageais ; mais si le calme se prolongeait, je ne savais pas ce que nous deviendrions. Heureusement le vent ne tarda pas à s'élever. Cette brise favorable soulagea nos rameurs, et nous fit faire beaucoup de chemin.

A la pointe du jour nous aperçûmes derrière nous deux bâtiments qui paraissaient venir avec une effrayante rapidité... Après quelques instants d'une scrupuleuse attention, nous les reconnûmes : c'étaient les deux chaloupes canonnières, gardiennes des prisonniers de l'île. Elles nous donnaient la chasse... Chacun comprit le danger qui nous menaçait ; il fallut redoubler d'efforts et ramer en désespérés.

Le souvenir de l'île et de ses horreurs décida la manœuvre. « Surtout de l'ensemble! m'écriai-je, c'est le moyen de ménager nos forces et de faire du chemin. » Les soldats ramèrent si bien, que des matelots de dix ans de navigation n'eussent pas mieux fait, et après deux heures d'incroyables efforts, pendant lesquelles, je crois, il

ne fut pas dit un mot, nous eûmes le bonheur de voir nos chasseurs perdre complétement leur avantage.

Rien de nouveau jusqu'au lendemain trois heures de l'après-midi : droit devant nous était un gros navire. Nous crûmes reconnaître une frégate anglaise. Quel parti prendre? Faire fausse route? nous ne le pouvions guère, déjà nous manquions d'eau, et nous avions hâte d'arriver. Mes compagnons étaient consternés ; je l'étais moi-même : car cette fois la circonstance était des plus critiques. Ce fut à qui me donnerait un conseil : ce n'était pas le moyen de s'entendre. Je demandai qu'on voulût bien s'en rapporter à moi, et que chacun fût prêt à exécuter la manœuvre. Alors je laissai arriver vent arrière; nous étions déjà grand largue; je me dérangeai de notre route. La frégate avait ses amures à bâbord; nous allions au-devant l'un de l'autre; mais à une grande portée de canon, je mis la barre à tribord; la barque vint au vent, et nous courûmes une petite bordée bâbord amures. Peu d'instants après, la frégate mit de nouvelles voiles dehors et fit quelques manœuvres comme dans l'intention de nous joindre : c'était ce que je voulais savoir. Soudain je fais mettre bas les voiles et démâter, afin d'être plus difficilement aperçus; j'ordonne de ramer vigoureusement, et notre bateau n'en marche pas moins avec une grande rapidité. Nous sentions que la frégate nous suivait; et Cabréra était aussi derrière nous! nous étions résolus à nous laisser couler plutôt que d'y retourner. Cependant le danger était imminent : la frégate était bonne marcheuse, et, contre notre gré, le soleil tardait à baisser. Nous invoquions les ténèbres. Enfin elle vint, cette nuit que nous désirions si ardemment; elle vint, on nous perdit de vue, et nous reprîmes notre route.

Le 20 juillet, au point du jour, nous vîmes la terre, et nous poussâmes des cris de bonheur. Dans l'élan de notre gaieté, nous nous amusâmes à donner la chasse à une barque espagnole que nous aurions sans doute capturée; mais comme en fuyant devant nous elle se rapprochait du littoral, nous l'abandonnâmes pour ne pas nous compromettre. Vers le milieu du jour, le sergent-major Alleigne prétendit reconnaître les environs de Tarragone, et à une demi-lieue de la côte, je laissai arriver vent arrière.

Avant notre départ de l'île, nous avions bien entendu dire que Tarragone était au pouvoir des Français; mais il importait de nous en assurer. A l'aide d'un mouchoir blanc, d'une cravate noire et d'un morceau de chemise de laine rouge, nous eûmes bientôt fait un pavillon national. Nous le hissâmes au bout de l'une de nos vergues lorsque nous fûmes par le travers de la ville. L'instant d'après sortit du port une embarcation un peu plus grande que la nôtre, ayant en poupe grand pavillon français. Notre joie était extrême. « On vient nous reconnaître, disons-nous, enfin nous allons voir des compatriotes! »

La barque approche, ce sont des soldats espagnols; ils nous crient : « Qui êtes-vous? d'où venez-vous? » Et nous les voyons nous coucher en joue. Nous voilà tous plongés dans la stupeur. Plus moyen d'en douter, nous sommes venus nous jeter à la gueule du loup. L'abordage est inévitable : « Allons, du courage! dis-je à mes camarades, c'est ici qu'il faut vaincre ou mourir. » Tous jurent de vendre chèrement leur vie. Ils se saisissent à la hâte et en tumulte de tout ce qui peut devenir une arme, et nous fermons les écoutilles sur nos prisonniers. « Tout le monde à plat-ventre sur le pont! commandai-je, et ne bougez pas que je ne vous donne le signal; alors, à l'abordage, et qu'en dix minutes, ils soient à nous! » Nos transes étaient grandes, mais nous étions bien résolus. Resté seul debout, je gouverne avec la plus grande précaution et me dispose à aborder l'ennemi; deux minutes après : « Enfants, m'écriai-je, relevez vous!.. nous sommes sauvés!.. » Les Espagnols avaient conservé l'attitude hostile, mais sur leurs bonnets rouges je venais d'apercevoir la cocarde tricolore. Pleinement rassuré : « Nous sommes Français! criai-je aussitôt à celui qui m'avait hélé plusieurs fois. — Français? répéta-t-il. — Oui... prisonniers français échappés de Cabréra. » Comme j'achevais ces mots, nous étions bord à bord. La reconnaissance se fit, de notre part en bruyants éclats d'allégresse folle, et de la leur en applaudissements.

On se tendit les mains d'un bord à l'autre, et le capitaine me fit passer un bidon de fer-blanc rempli d'eau-de-vie, qu'il m'invita à faire circuler. Puis, après cette politesse, le corsaire prit le large, vira de bord et alla rendre compte de sa mission. Nous le suivîmes et fîmes notre entrée dans le port de Tarragone aux cris mille fois répétés de : « Vive l'empereur! »

A notre descente sur le môle, nous fûmes reçus par le commandant de la place, par les officiers de l'état-major, et par une foule de sous-officiers et de soldats, qui nous sautaient au cou, et nous interrogeaient; tous voulaient nous emmener avec eux; mais il y avait des formalités à remplir.

Procès-verbal fut à l'instant dressé au bureau de la douane par ordre du commandant Année, qui nous fit apporter sur la jetée des mannes pleines de pain, de la viande et des *cantaros* de vin. Nos corps maigres et noirs déposaient assez des misères que nous avions éprouvées. Cependant, plutôt que de manger avec avidité, comme on s'y était attendu, nous nous mîmes à raconter tous à fois, et avec une précipitation confuse, les mauvais traitements que nous avaient fait subir les Espagnols. Le contentement nous ôtait l'appétit : nous n'avions qu'une soif ardente que le

Digitized by Google

vin n'était pas propre à apaiser. On s'empressa de nous faire donner de la limonade.

A cette époque, il n'y avait pas vingt jours que Tarragone, après un siége de deux mois, avait été prise d'assaut; et cette ville était encore un théâtre de décombres sanglants. L'aspect de malheur qu'elle présentait fut pour nous un sujet de tristes réflexions : elle était presque sans habitants. Le commandant nous ayant laissé la liberté de loger où nous voudrions, nous choisîmes une maison sur le bord de la mer pour être plus à portée de veiller sur notre bateau. Le lendemain nous nous rendîmes à l'entrepôt de la douane pour y visiter nos prisonniers qu'on y avait enfermés. Nous les trouvâmes dans le plus grand abattement et dans les larmes : ces malheureux, presque tous pères de famille, sanglotaient en parlant de leurs femmes et de leurs enfants. Ce tableau douloureux nous fit mal. Touchés de leur situation, nous courûmes sur-le-champ chez le général gouverneur de la place, afin d'intercéder pour eux. Il écouta notre prière, et nous donna sa parole qu'il les ferait conduire à Mataro, bourg situé entre Tarragone et Barcelone, dans une partie du littoral occupée, tantôt par nos troupes, tantôt par les Espagnols. « De là, ajouta-t-il, ils trouveront aisément à s'embarquer pour leur pays. » Le général tint sa promesse : les Majorquins furent renvoyés ; quant à leur bateau, il fut vendu à notre profit pour la somme de 1900 fr. En ma qualité de chef de l'entreprise, on voulut me faire une part double ; mais je m'y refusai.

Henri Ducon.

Un voleur à bord.

I.

« Eh bien ! as-tu parlé au chef de gamelle?... cria un matelot à l'un de ses camarades qui descendait dans l'entre-pont de *la Syrène* par l'échelle de la sainte-barbe. — N'y a pas de doute, et nous avons la poule ;... mais pour l'argent il m'a envoyé aux cinq cent mille diables.... — J'en étais sûr : c'est que le lieutenant est un bon b..., vois-tu, Yvon; aussi ça me tourne le cœur d'savoir qu'y en a eu d'assez canaille pour mettre le grappin sur ses économies de campagne... T'as dit aux autres de s'affaler par ici? — Oui, père la Chique, et y vont descendre ;... mais c'porteur de balais (1) de Sarnos n'avait pas trop envie d'y venir... — Hum !... dit le vieux matelot.

(1) Les *matelots d'élite ou gabiers* considèrent comme fort au-dessous d'eux les *matelots sur le pont*, dont le seul emploi est de manœuvrer sur les gaillards et d'en entretenir la propreté.

— Eh bien, qué qu'y a, vieux père? dirent plusieurs matelots en paraissant dans l'entre-pont. — Par ici, par ici, matelots, répondit le père la Chique en se dirigeant sur l'avant... V'là ce que c'est, dit-il en mettant le doigt sur sa bouche : ce n'est peut-être pas si difficile à comprendre qu'une liure de beaupré ou une épissure en quatre. On a défoncé les panneaux de la soute aux écus du lieutenant, et on lui a volé tout son *saint-crépin;* voyez-vous, pour un *mathurin* qu'a du cœur, y a quoi s'percer le ventre avec un épissoir, rien qu' d'être soupçonné de ça... Or donc, c'est pour vous dire, les enfants, qu'y a un moyen sûr et certain à seule fin d'connaître le voleur, aussi sûr qu'un quatre-six pour prendre les rats de la cale.... C'est avec une poule noire que j'ai *eu* du cuisinier de l'état-major, et nous allons commencer le *tour du diable* tout de suite....

— Moi, je veux bien, père la Chique, dit un des matelots, car le feu du ciel m'elingue, ça m' turlupine de m' savoir ce soupçon à l'oreille.... — Et moi aussi ! — Et moi aussi ! disent les autres....

— Eh bien, v'là qu'est dit, continua le vieux marin. Dis donc, moussaille, qu'y est là les mains sous ta vareuse, va demander la poule au cuisinier !... *Espère* un peu, ajouta-t-il, demande la plus noire, hein? noire comme le fond d'un baril de brai gras, et qu'il n'y ait pas une tache équivoque....—Oui, père la Chique, » dit le mousse ; et il disparut.

Les marins s'assemblèrent sur l'avant en attendant le retour du mousse ; un novice revint avec un fanal qu'il était parvenu à obtenir du capitaine d'armes, et on commença les préparatifs de l'épreuve. Une large planche ronde fut apportée, au-dessus de laquelle on fixa un petit piquet vertical, et sur la pointe de celui-ci une baguette transversale qui tournait sur ce pivot ; c'est sur cette baguette que devait être amarrée la poule noire, et celui devant lequel elle s'arrêterait, après avoir tourné, devait s'attendre à de véhéments soupçons de culpabilité. Il y avait cependant des chances pour que la poule ne s'arrêtât devant personne, vu qu'un espace égal à la largeur d'un homme était laissé entre chacun des matelots qui subissaient cette espèce de jugement de Dieu. Le bruit s'était rapidement répandu sur la frégate que l'épreuve de la poule noire allait avoir lieu, et les matelots descendaient en foule dans l'entre-pont, soit pour être spectateurs de l'opération, ou y prendre part, afin d'éloigner tout soupçon....

Les gaillards de la frégate se désertaient donc furtivement, et l'officier de garde appela le maître de quart. « Où est votre monde? lui dit-il ; est-ce que vous vous moquez de moi, de laisser ainsi filer les gens de quart?—C'est qu'on fait dans l'entre-pont l'épreuve de la *poule noire*, répondit le maître, afin de connaître celui qui a

Digitized by Google

volé l'argent du lieutenant, et ils m'ont tous demandé la permission d'y passer....—C'est différent, reprit l'officier en souriant, et ne voulant pas s'opposer aux résultats de cette cérémonie superstitieuse; mais, dès que ce sera terminé, n'oubliez pas de donner un coup de sifflet pour les rappeler.... »

Le père la Chique poursuivait cependant ses préparatifs dans l'entre-pont; un des matelots riait en se dandinant, et se moquait de l'opération : « C'est du temps d'avant la république, ça, vieux père, disait-il en ricanant; qui diable voulez-vous prendre avec c'te poule?—C'est ce que nous verrons, mon beau coq aux balais, répliqua le vieux marin en le regardant de travers;... prends garde, Sarnos, que la poule ne te croche au passage.... — Voyons donc, dit celui-ci, je passe le premier.... »

Et il s'avança pour se mettre sur les rangs avec les matelots qui s'étaient déjà présentés.... Le mousse venait de paraître, portant en triomphe une superbe poule noire dont il serrait impitablement le cou.

« Ne la tue donc pas, moussaille! s'écria le grand maître des cérémonies. Allons, dit-il en s'approchant, en avant l'*épreuve du diable!*... »

L'entre-pont offrait alors un spectacle assez étrange; son obscurité profonde était à peine vaincue par la lueur douteuse du fanal de combat, qui avait été placé de manière à éclairer la scène : des groupes de marins se pressaient autour de la planche ronde, sur laquelle se débattait la malheureuse poule, juge suprême à son insu.

« Êtes-vous parés?... dit le père la Chique en saisissant un des bouts de la baguette, et s'apprêtant à la faire tourner.—Oui, dirent les matelots soumis à l'expérience, et dont le cœur battait en dépit de leur assurance.—Eh bien!... va pour le voleur!... » s'écria-t-il.

Et sa main donnant un coup vigoureux à la baguette, la poule tourna cinq à six fois sur elle-même, et, après quelques moments d'hésitation, s'arrêta devant le matelot Sarnos....

« J'en étais sûr, murmura le père la Chique. — Bah! c'est de la farce tout ça, » dit Sarnos en se levant

Mais les groupes des marins s'ouvrirent sombres et silencieux pour lui faire passage.

II.

Huit jours avant cette matinée, plusieurs officiers du bord étaient réunis dans le *carré* (1) de la frégate :

« C'est vraiment inconcevable, disait le chirurgien-major.... — Et bien dommage que nous n'ayions pas de pistolets à ressort, ajoutait un autre; nous en placerions un sur le secrétaire du lieutenant. — Combien vous a-t-il été enlevé, lieutenant? reprit un troisième.— 280 fr. depuis deux mois!... et malgré toutes les précautions et les ruses que j'ai employées, je n'ai pas pu parvenir encore à soupçonner même mon voleur. —Ce sont peut-être les domestiques....—Je ne crois pas; ils sont sûrs.... — Il n'y a pourtant qu'eux qui entrent dans le carré.—Et le matelot qui vient *briquer* la chambre du lieutenant, vous ne le comptez pas?—C'est vrai; comment s'appelle-t-il?—Sarnos.... »

Un silence suivit....

« Excellente idée, s'écria tout à coup un jeune lieutenant de frégate.... écoutez-moi tous et parlons bas.... Marquons toutes les pièces qui restent dans les sacs du lieutenant, et avant huit jours nous saurons quel est le filou.—Adopté,... » s'écria-t-on tout d'une voix. Et tous se réunissant dans la chambre du lieutenant, on procéda sur-le-champ à l'opération.... Chacune des pièces rondes fut marquée avec un canif d'une manière peu apparente pour celui qui n'avait pas connaissance du stratagème, et remises avec soin dans les mêmes sacs.... Puis la clef du bureau fut reportée à sa place habituelle....

Trois jours après, un *briquage* général ne manqua pas d'être ordonné, et la chambre du lieutenant ayant été briquée comme à l'ordinaire, le soir même il trouva cinq pièces de moins dans un des sacs....

Peu de temps après encore, même épreuve, même succès.... Le voleur était pris évidemment au piége qu'on lui tendait.... Ce jour se trouvait être précisément celui où le vieux père la Chique avait jugé à propos de faire l'épreuve de la *poule noire*, car du *carré* la connaissance de ce vol avait passé dans les cuisines, des cuisines à la *maistrance*, et de la *maistrance* à l'équipage.

Sarnos avait donc quitté l'entre-pont en haussant les épaules, lorsqu'un pilotin vint l'avertir qu'on le demandait dans la chambre du commandant.... Celui-ci se promenait soucieux avec le lieutenant, lorsque le matelot se présenta devant eux. « Sarnos, lui dit le commandant d'une voix sévère, de graves soupçons pèsent sur vous; ils ne laissent même guère de doute sur le crime que vous avez commis : vous avez volé de l'argent dans le secrétaire du lieutenant...,—Non, commandant, dit Sarnos avec insolence, je n'ai rien volé, car je ne suis pas un voleur.... »

Le commandant s'élança au cordon de sa sonnette, et un timonier parut. « Timonier, appelez-moi le capitaine d'armes.... »

Sarnos pourtant s'efforçait de garder une contenance résolue, lorsque le capitaine d'armes parut. « Dépouillez-moi cet homme, dit le commandant, et fouillez-le partout.... »

(1) C'est la partie de l'entre-pont dans une frégate où se trouvent les chambres des officiers et où ils prennent leurs repas.

Sarnos se troubla et fit un mouvement vers la porte....

« Et s'il résiste, continua le commandant, appelez quatre hommes pour l'amarrer sur une des pièces de la chambre du conseil.... »

Sarnos se laissa faire.

Après l'avoir dépouillé de ses vêtements, le capitaine d'armes détacha une ceinture dans laquelle se trouvaient encore neuf *pièces* de cinq francs *marquées*.

« C'est bien! reprit le commandant; mettez cet homme aux fers par les deux pieds, et dites à l'officier de garde de faire rassembler l'équipage sur les gaillards.... Je me charge de leur parler, continua-t-il en s'adressant au lieutenant.... Quant au voleur, il va recevoir immédiatement *cinquante* coups de garcette; il faut qu'un pareil vol soit rigoureusement puni.... »

« Quand j' disais qu' j'en étais sûr, répétait le père la Chique sur l'avant, en apprenant la découverte qui venait d'être faite.... A l'*essection* de trois ou quatre fois, l'*épreuve du diable* ne m'a jamais trompé.... »

III.

L'équipage s'était donc réuni sur le pont, et un silence profond régnait dans les rangs.... Le commandant, revêtu de son grand uniforme, monta par l'escalier de la dunette, et s'avança jusqu'aux passavants :

« Équipage, dit-il d'une voix sévère, un crime de vol a été commis par un homme qui vivait au milieu de nous.... C'est le crime le plus affreux à bord, où il peut se renouveler à tout instant impunément. Heureusement, cette fois, le coupable a été miraculeusement découvert, et une terrible punition va le frapper.... Pas de pitié pour un voleur! Je défends à qui que ce soit d'entre vous de communiquer avec lui... Il aura la tête rasée pour marque éternelle de son infamie, ne portera qu'une *vareuse* et pas d'uniforme, mangera seul et vivra seul à la poulaine, dont le nettoyage sera désormais son seul emploi.... Capitaine d'armes, allez chercher le coupable; et vous, quartier-maître, je vous le répète, pas de pitié dans le châtiment que vous êtes chargé d'infliger!... »

Dès que le commandant eut terminé cette courte et énergique allocution, le pavillon rouge s'éleva au grand mât, et un coup de canon résonna sur la rade....

Puis le patient parut à l'écoutille, la moitié de la tête rasée, et couvert d'un habillement de toile grise....

Amarré sur une caronade par les quatre membres, et livré aux mains du quartier-maître exécuteur, le matelot supporta les premiers coups de garcette avec impassibilité; mais bientôt la douleur lui arracha d'horribles cris, qui allaient se répétant au loin sur les eaux.... Au trentième coup, il était déjà privé de toute connaissance.... Le sang coulait abondamment de ses reins et de ses épaules, sur lesquelles la garcette tombait à nu, et alors un mouvement convulsif indiquait seul la nouvelle atteinte qui revenait impitoyable sur les mêmes plaies.... Après le cinquantième coup, il fut emporté sur un brancard et remis entre les mains du chirurgien....

« Grand *saint Cartouche*, disait encore le père la Chique lorsque les deux rangs furent rompus, et que les groupes des marins se formèrent sur tous les points des gaillards, il s'est montré aussi *pouille mouillée* pour recevoir sa *douille*, qu'enragé *patte-croche* pour filouter les écus du lieutenant!... »

Auguste Bouet.

GÉOGRAPHIE.

La ville et le port

DE TOULON.

Toulon, devenu dans ces temps modernes un des ports les plus importants de la Méditerranée, a, comme la plupart de nos grandes villes, une origine fort obscure. Plusieurs savants en ont fait le but de leurs recherches, et nous leur devons des dissertations profondes et curieuses sur l'emplacement de la ville ancienne, sur son nom primitif, et sur la colonie qu'on présume l'avoir fondée.

Dans une notice aussi circonscrite que celle que nous allons présenter, il ne nous est pas possible d'entrer dans ces digressions. Nous suivrons leur travail en passant rapidement sur les premiers temps de la fondation qui n'ont pas une grande valeur historique.

La ville de Toulon, à laquelle on a donné le premier nom de *Telo-Martius*, paraît être de fondation romaine. La beauté de sa rade, que la nature semble avoir fermée pour la mettre à l'abri des vents qui soufflent avec tant d'impétuosité dans le courant de l'année, aurait dû exciter à un plus haut point l'ambition de ces conquérants militaires dans la Méditerranée. Mais Toulon resta, sous la domination romaine, une simple bourgade qui n'avait d'importance que sa teinturerie de pourpre qu'elle devait à l'abondance et à la pureté de ses eaux, et au murex, coquillage qu'on trouvait alors sur ses rives. Pendant très-longtemps ce ne fut qu'un amas de chétives cabanes de pêcheurs, et Toulon ne

Digitized by Google

Cauvin pinx. Dumarme del.

Vue de Toulon

Rue Imp.e par Chardon Ste & fils r. Racine 3

T. 1er Page 328

Digitized by Google

prend rang parmi les villes de quelque importance, que dans les guerres des Sarrasins, qui en firent quelquefois le pivot de leurs opérations militaires. Aussi, cette ville fut-elle à plusieurs reprises saccagée et rasée de fond en comble. Elle s'est relevée de ses ruines, sous Théodore, roi d'Italie, mais ces guerres continuelles ont longtemps nui à son développement.

Toulon est encaissé dans une plaine peu spacieuse que dominent des montagnes élevées formant les anneaux de la chaîne qui lie les Alpes aux Apennins.

Ces montagnes, sur lesquelles on n'aperçoit plus les moindres traces de végétation, étaient anciennement toutes couvertes de bois. Les pins et les mélèzes garnissaient ces élévations, dont la nudité fatigue aujourd'hui la vue. A mesure que Toulon prenait de l'accroissement, ces belles forêts s'éclaircissaient davantage par l'emploi qu'on faisait de ces magnifiques arbres, tant pour les constructions navales que pour celles des établissements militaires. Ensuite des orages souvent renouvelés ont causé de grands éboulements de terre, et ces troncs séculaires privés de tout appui ont été facilement déracinés par les vents. Depuis, un ton grisâtre a fait place à cette verdure qui devait si agréablement reposer la vue.

Pour mettre Toulon à l'abri des incursions des Barbaresques on dut songer à lui former une ceinture de fortifications qui le protégeassent de tous les côtés. Dominé par les montagnes, il fallait y asseoir des redoutes qui défendissent l'abord de ces hauteurs. C'est alors que l'on construisit sur la crête même de la montagne, et dans le roc, le fort Pharon. On a creusé dans la pierre une vaste citerne, et on a pratiqué un étroit sentier pour y monter les pièces d'artillerie. A l'ouest se trouve le Pas de la Masque, petit point fortifié un peu au-dessus du fort Rouge, et dans la même direction le fort Blanc dit fort des Pommets; à l'est, les forts d'Artigues et Sainte-Catherine. Ce système de fortifications défend Toulon du côté de terre, et c'est sous les règnes de Henri IV et de Louis XIV surtout que se sont élevées ces différentes redoutes.

Du côté de la mer, le génie de Vauban a créé le fort Lamalgue qui défend l'entrée de la rade. Mais ce fort, dont la construction fait tant d'honneur à cet homme célèbre, est dominé par les hauteurs du cap Brun qu'il fallait abaisser jusqu'au-dessous du niveau de ce fort, ou sur lesquelles on devait élever une redoute formidable qui se liât avec le fort Lamalgue

Le long de la côte à l'est, se présentent les forts Sainte-Marguerite et Cap-Brun; à l'ouest, toujours en longeant la côte, le fort Saint-Louis, ouvrage de Louis XIV, et la Grosse Tour que fit bâtir Louis XII; en face, le fort l'Aiguillette, qui croisent leurs feux et empêchent l'entrée de la rade à tout bâtiment qui voudrait y pénétrer.

Par son admirable position dans la Méditerranée, Toulon a été le rendez-vous des plus nombreuses escadres que la puissance de Louis XIV ait armées. Son arsenal, qu'avaient commencé François Ier, Louis XII et Henri IV, ne reçut d'accroissement d'une grande importance que sous le règne du grand roi. Les guerres continuelles que ce prince eut à soutenir contre ses voisins, la haine qu'a longtemps portée l'Angleterre à la France, ont donné lieu à ces armements considérables qui se faisaient dans tous nos ports, et principalement dans Toulon que sa superbe et vaste rade, son immense arsenal rendaient le premier entrepôt de la Méditerranée. Aussi sera-ce plutôt sous le point de vue maritime que nous esquisserons l'histoire de Toulon. La guerre et la peste portèrent plusieurs fois le deuil et la dévastation dans son sein; en 1664, la peste la décima.

Plus tard le célèbre Duquesne vint prendre le commandement d'une escadre qui alla foudroyer Alger, Tunis et Tripoli.

En 1684, le fils de l'immortel Colbert, le marquis de Seignelai, arma une flotte considérable, et alla punir la république de Gênes de quelques griefs dont cette ville superbe s'était rendue coupable. En 1691, le comte d'Estrées sortit de Toulon avec une autre flotte de cinq vaisseaux de haut bord, quatre frégates et vingt galères bien armées, pour appuyer les opérations du vainqueur de Staffarde sur la ville de Nice. Plus tard, à la mort de Charles II, la couronne d'Espagne échut au petit-fils de Louis XIV. Cet événement ébranla encore toute l'Europe, la paix fut rompue, une coalition des rois menaça la France. On organisa une armée en Provence sous le commandement du maréchal de La Feuillade; l'arsenal de Toulon reprit la plus grande activité pour l'armement d'une flotte qui devait faciliter par mer le mouvement de La Feuillade par terre. L'escadre française attaqua Villefranche, la fit capituler et y débarqua des munitions et des vivres. Le marquis de Roye, qui la commandait, se présenta ensuite devant Nice qu'il foudroya.

Toulon, comme nous allons le voir, a eu beaucoup à souffrir des siéges qu'elle a essuyés. Celui de 1707, dont M. Laindet a fait l'historique, est célèbre dans les annales de cette ville par le courage et le patriotisme que montrèrent ses habitants, pour la soustraire à l'ambition des Anglais, qui avaient ligué contre Louis XIV la Hollande et l'Empire.

Anne, reine d'Angleterre, voulant porter un coup mortel au commerce de la France dans la Méditerranée, avait jeté ses vues sur Toulon et cherchait à s'en emparer pour le ruiner entièrement dans le cas où elle ne pourrait pas s'y

Digitized by Google

maintenir. Elle arma, en commun avec la Hollande, qui était aussi jalouse qu'elle de la puissance de Louis XIV, une escadre forte de trente vaisseaux de ligne et vingt-sept frégates dont le commandement fut donné à l'amiral Schowel.

Le duc de Savoie et le prince Eugène s'avançaient par terre avec une armée formidable.

Le comte de Grignan, qui commandait la province en l'absence du comte de Vendôme, fit un appel patriotique à tous les Provençaux. Cet appel fut entendu. De toutes parts on accourut sous les murs de Toulon. Marseille leva un corps de neuf à dix mille hommes, toutes les villes et bourgs de la Provence imitèrent cet exemple. Les routes étaient sillonnées par des troupes de partisans qui se portaient, à marche forcée, sous les murs de la ville menacée. Les coffres étaient vides, mais la générosité de tous pourvut à de si grands besoins. Les nobles vendaient leurs vaisselles, les bourgeois donnaient le fruit de leurs épargnes, les pauvres le secours de leurs bras.

Bonnin de Chalucet, évêque de Toulon, déposa 1500 livres entre les mains des consuls. Burgues de Missiessy 500, et tous fournirent ainsi, dans peu de temps, les moyens de faire face aux besoins les plus urgents.

La Provence s'était levée en masse devant l'ennemi commun. Il n'y avait pas le plus petit village qui n'eût organisé son plan de défense, et qui ne se fût mis à même d'inquiéter l'ennemi dans sa marche sur Toulon. Cet élan patriotique mit ainsi cette ville à l'abri de tout danger. Le camp retranché de Sainte-Anne couvrit les batteries de la place. La marine formait douze brigades de 300 hommes chacune, dont huit servaient les pièces d'artillerie et quatre composaient la garnison intérieure de la place. *Le Saint-Philippe*, de 80 canons, mouillé du côté de Missiessy, battait la plaine entre les hauteurs de Malbosquet et la ville; *le Tonnant*, autre vaisseau du même rang, échoué en avant de la *panche-rimade*, balayait la plaine de ce côté. Dans l'intérieur de la ville, des barriques pleines d'eau avaient été placées devant chaque maison, et des postes d'ouvriers avaient été établis sur divers points, pour porter secours en cas d'incendie. Des hommes âgés, munis de *bayarts*, s'étaient voués au transport des blessés, les femmes préparaient des linges à pansement.

L'attaque des différents points fortifiés fit remarquer des milliers de traits de courage et de dévouement. L'ennemi y perdit ses troupes d'élite. Le duc de Saxe-Gotha y trouva une mort glorieuse.

Les Toulonnais étaient animés d'une si grande fureur qu'on voyait les femmes, une bouteille à la main, suivre les soldats pour leur donner à boire. Les enfants suivaient aussi et achevaient à coups de pierres les ennemis blessés.

Les forts de Sainte-Catherine et de Saint-Louis opposèrent la résistance la plus opiniâtre sous les commandements de MM. Genouille et Cauvières de Saint-Philippe, officiers de vaisseau qui furent néanmoins forcés de l'évacuer.

Victor-Amédée et le prince Eugène, d'accord avec l'amiral Schowel, bombardèrent Toulon. Six galiotes anglaises, mouillées au pied du fort Saint-Louis, qui avait été abandonné, et cinquante-deux vaisseaux formant une ligne d'embossage depuis Sepet jusqu'au fort Sainte-Marguerite, lancèrent des bombes dans le port, la ville, et battirent à la fois toute l'entrée de la rade. Six cents maisons endommagées, deux vaisseaux, le *Tonnant* et le *Fortuné*, incendiés, furent le résultat de cette attaque combinée qui ruina Toulon, et enflamma, au lieu de l'abattre, le courage des habitants.

Cette armée, cette escadre, tout cet appareil enfin, échouèrent devant la bravoure des Toulonnais, la valeur de l'armée française sous le commandement du maréchal de Tessé qui accourut à son secours. Ainsi ce boulevard du midi de la France fut conservé, et un des premiers ports de l'Europe ne tomba pas sous la domination de la jalouse Angleterre.

Les désastres d'un siége poursuivi avec tant d'opiniâtreté n'étaient pas assez pour les malheurs des habitants. Il fallut encore que le plus terrible fléau accablât cette malheureuse cité. En 1720, la peste vint promener sa faux sur ses murs encore démantelés; les ravages qu'elle y fit furent épouvantables, et des actes d'héroïsme, de dévouement et de charité signalèrent de nouveau ses habitants à l'admiration publique.

BATAILLE DE TOULON (1).

La France avait éprouvé des revers de tout genre pendant les faibles commencements du règne de Louis XV. Ce prince, menacé de toutes parts, voyait ses armées perdre du terrain devant ses ennemis et la victoire abandonner ses drapeaux. Honteux de son inaction, il voulut se relever, et des préparatifs immenses furent commandés.

La marine, qui faiblissait de jour en jour, fut remise sur un pied respectable pour faire face aux événements que cette levée de boucliers allait fournir.

Le cabinet de Versailles, uni à celui de Madrid, se prépara à soutenir cette nouvelle ligue; Toulon fut encore le rendez-vous des escadres de ces puissances unies. Seize vaisseaux espagnols, quatorze vaisseaux, quatre frégates et trois brûlots français étaient sur rade. Les Espagnols étaient commandés par don Joseph Navarro, et les Français étaient sous les ordres du vieil amiral Chevalier de Court.

(1) *Histoire de Provence*, par Augustin Fabre.

Digitized by Google

L'amiral anglais Matthews s'était établi en croisière devant Toulon, avec quarante-cinq vaisseaux de ligne, cinq frégates et quatre brûlots.

Le 22 février 1744, les escadres combinées d'Espagne et de France sortirent du port, et s'avancèrent, à l'aide d'une forte brise, à la rencontre des ennemis, malgré leur infériorité. Matthews crut devoir engager l'action avant d'avoir rallié toutes ses forces, et l'une de ses divisions resta en arrière. Il tira au large pour se rendre maître du vent, et manœuvra avec tant d'habileté, qu'il parvint à rompre la ligne espagnole et à la séparer des vaisseaux français. Un combat furieux s'engagea entre cinq vaisseaux anglais et l'amiral espagnol *le Royal-Philippe*, de cent dix canons. Ce vaisseau souffrit beaucoup, mais il continua son héroïque résistance. Matthews voulut lancer un brûlot sur lui. Les vaisseaux qui devaient masquer l'approche de ce petit bâtiment manœuvrèrent fort mal, et le brûlot, mis à découvert devant *le Royal-Philippe*, fut aussitôt foudroyé et se vit près de couler bas. Le capitaine de ce brûlot, furieux d'avoir manqué son coup, se fit sauter avec son équipage. Le chevalier de Court, s'étant enfin dégagé, arriva au secours des Espagnols, reprit un de leurs vaisseaux, et la nuit finit le combat. Matthews alla se réparer à Minorque, et les deux flottes combinées gagnèrent Carthagène. L'amiral anglais, malgré les preuves de bravoure qu'il avait données, fut puni de n'avoir pas vaincu. Une cour martiale le jugea incapable de servir. De Court, accusé par les Espagnols de ne leur avoir apporté qu'un secours trop tardif, fut relégué dans une de ses terres, et don Joseph Navarro s'attribua tout l'honneur de la bataille de Toulon. Au reste, la France et l'Espagne en recueillirent les fruits. La Méditerranée fut libre, et la Provence ne fut plus inquiétée de quelque temps.

Aux triomphes succédèrent les revers.

Vainqueurs à Fontenoy et à Coni, les Français promenaient leurs drapeaux victorieux en Italie et en Allemagne; mais une bataille perdue devant Plaisance ruina leurs affaires. Une retraite précipitée nous fit abandonner l'Italie. Gênes, dont nous étions les maîtres, fut évacuée, et l'escadre de Matthews, vaincue devant Toulon, se représenta devant nous et ne contribua pas peu à hâter notre retraite sur le Var.

La maison d'Autriche résolut la conquête de la Provence; tous ses efforts, excités par l'animosité des Anglais, n'avaient qu'un but, la possession de Toulon. Louis XV confia la défense de cette belle partie de son royaume au maréchal de Belle-Ile. Après avoir été repoussé, cet officier assit son camp aux environs du Pujet pour couvrir les approches de Toulon, que ses instructions lui prescrivirent d'empêcher, à tout prix, de devenir la proie des Anglais. Les ennemis, vaincus par l'ardeur des paysans provençaux qui leur faisaient une guerre meurtrière de partisans, et par les maladies qui les décimaient, songèrent à se retirer. Ils furent harcelés continuellement dans cette retraite où ils perdirent encore beaucoup de monde. En se retirant, ils menacèrent Gênes, qui implora le secours de la France. Toulon vint en aide à cette république. On arma toutes les galères de Marseille et de Toulon, sur lesquelles on embarqua six mille hommes. Mille de ces soldats furent pris par l'escadre anglaise. La paix, signée à Aix-la-Chapelle en 1748, donna quelque repos à la France; mais en 1755, l'Angleterre fit attaquer nos vaisseaux sans déclaration de guerre.

Cet acte inouï, et sans exemple dans l'histoire des nations civilisées, ne servit pas beaucoup à ces insulaires félons. Leur flotte fut vaincue dans le Canada, et le port de Toulon, qui reprenait une nouvelle vie, malgré tous les malheurs qu'il avait essuyés, fut le rendez-vous d'une escadre nombreuse, qui alla attaquer et prendre, sous le commandement du brave amiral La Gallissonnière, l'île de Minorque, que défendait l'amiral Bing. Les Anglais y furent complétement défaits. Le duc de Richelieu, qui commandait le corps de troupes de débarquement, prit possession de l'île avec trente mille hommes. L'amiral Bing paya de sa tête le revers qu'il venait d'essuyer aux îles Baléares.

Après des jours de triomphe, vinrent les journées de revers, mais ces revers ne firent que redoubler nos efforts pour disputer à notre rivale de tous les temps le sceptre des mers et le monopole du commerce qu'elle a toujours voulu exercer sans concurrence. Malgré tous nos désastres, on ne fut pas abattu pour cela. On conçut l'audacieux projet d'attaquer l'Angleterre dans son fort. Plusieurs escadres se réunirent dans les ports de France; celle de Toulon, composée de douze vaisseaux et de trois frégates, fut placée sous les ordres de l'amiral de La Clue. L'amiral anglais Boscawen vint bloquer Toulon. L'Anglais s'étant retiré à dessein, l'amiral français sortit avec sa flotte pour aller rallier l'escadre de Brest. Dans sa traversée cinq vaisseaux se séparèrent du gros de la flotte, l'amiral Boscawen vint attaquer alors nos vaisseaux. Trop faibles pour résister, l'Anglais eut bon marché, trois vaisseaux furent pris, deux brûlés, et les deux autres purent gagner le port de Lisbonne.

D'autres malheurs nous accablèrent presque en même temps, et la paix étant devenue d'une impérieuse nécessité, elle fut signée en 1763.

On a vu Toulon briller de quelque éclat sous les règnes de Louis XIV et Louis XV. On l'a vu se lever d'enthousiasme pour repousser les Anglais. La colère céleste l'a frappé de tous les fléaux de la guerre, la peste et la famine l'ont dévoré. A peine commençait-il à effacer les pre-

mières traces de ses malheurs, que de nouveaux dangers le menaçaient. Sous le règne de Louis XVI, il est devenu encore le centre commun des armements que ce prince avait ordonnés pour la guerre de l'émancipation de l'Amérique. Les drapeaux des Suffren, de de Grasse, de d'Estaing et autres marins, ont flotté sur sa belle rade. Auparavant, on y avait vu briller ceux des Duquesne, Tourville, La Gallissonnière. On peut dire que ce port a été l'école de tous ces hommes illustres. C'est de son sein qu'ils se sont élancés sur les mers pour aller cueillir les lauriers dont leurs têtes se sont couronnées. Dans un cadre comme celui que nous venons de nous tracer, il ne nous est pas possible de mentionner tous les glorieux faits d'armes qui ont marqué la carrière de ces héros, et nous sommes obligés de les laisser, pour revenir au lieu de leur départ, où des événements d'un autre genre nous attendent.

Nous voici arrivés au siége de Toulon en 1793, époque funeste où les habitants de cette ville, pour se soustraire au régime de la Terreur qui ensanglantait la France et avait fait parmi eux de nombreuses victimes, prirent un parti désespéré, qu'ils eussent été coupables de prendre de sang-froid, mais que les horreurs commises à la prise de Lyon leur firent regarder comme le seul moyen d'éviter un pareil sort. Trompés plus tard dans leurs espérances, ils payèrent cher leur erreur; et leur exemple est un terrible argument contre l'intervention étrangère qui, au moment où nous écrivons, trouve parmi les hommes d'Etat et les publicistes des adversaires et des défenseurs également honorables.

Ils appelèrent donc à leur secours la flotte anglaise qui croisait devant le port et qui fut suivie de deux autres escadres, l'une espagnole, l'autre napolitaine.

Mais la république fit des efforts inouïs pour reprendre cette place. Les généraux Cartaut, Dappets et Dugommier furent successivement appelés au commandement de l'armée de siége. Le jeune Bonaparte y fit ses premières armes. Il faisait déjà pressentir le grand capitaine. Toulon a été le berceau de l'enfance politique de cette célébrité sans rivale dans tous les temps anciens et modernes.

Les Anglais lâchèrent leur proie, mais quelles traces ne laissèrent-ils pas après eux ! Commandant en maîtres, ils s'étaient emparés de la garde du port et des fortifications qui auraient pu s'opposer à l'exécution de leur infâme projet. Le cabinet de Saint-James avait donné ses instructions secrètes à l'amiral Hood, et celui-ci, en se retirant, ne les exécuta que trop bien.

Le port renfermait un vaste établissement qui servait de dépôt aux approvisionnements de tout genre qui étaient amassés là depuis longues années. Dans ce magasin général et dans d'autres dépendances de cet édifice spacieux, dont la construction avait coûté des sommes immenses, se trouvaient renfermées toutes les richesses du port. C'est là que les Anglais portèrent leurs torches enflammées, qui dévorèrent, dans une nuit, toutes les ressources de la marine. Ils mirent ensuite le feu aux vaisseaux qui étaient sur rade, et aux poudrières. L'explosion fut terrible. C'est dans la nuit du 17 au 18 décembre que les flammes détruisirent presque tous les monuments que nous devions à la puissance de Louis XIV. Une division de trois vaisseaux et quelques autres bâtiments appareillèrent, le 19, avec la flotte anglaise, espagnole et napolitaine. Ces bâtiments étaient encombrés d'une partie de la population qui fuyait à l'approche de l'armée française. Cette évacuation de Toulon fut tellement précipitée, que les habitants abandonnèrent sur le quai leurs effets les plus précieux. Femmes, enfants et vieillards, tous se jetaient pêle-mêle dans les embarcations chargées de les recueillir. Les gémissements, les larmes, les cris déchirants que chacun poussait à la vue des parents dont on se séparait, du foyer domestique que l'on abandonnait peut-être pour toujours, tout cela formait un tableau qui serrait le cœur. Plusieurs embarcations trop chargées sombrèrent au milieu du port. La darse, la petite et la grande rade étaient tellement couvertes de ces embarcations que la mer semblait disparaître, elle ne présentait plus qu'une vaste plaine animée où l'on voyait s'agiter toutes sortes de couleurs que l'on déployait en signes d'adieux.

Les Anglais se retirèrent à la lueur de l'incendie qu'ils venaient d'allumer, et l'armée républicaine fit, sur des monceaux de cendres, son entrée triomphante dans Toulon.

Nous n'attristerons pas cette notice du récit des terribles vengeances qui furent exercées par les vainqueurs, et qui furent au niveau de toutes les atrocités commises à Lyon, à Nantes et en tant d'autres lieux. Ces temps et ces actes sont heureusement loin de nous, et s'ils ne peuvent être effacés des pages de l'inflexible histoire, ne les rappelons pas dans un écrit qui n'a pour but que de présenter Toulon sous les rapports maritimes.

Cette ville si malheureuse se releva bientôt de ses ruines. On réédifia les forts que les Anglais avaient fait sauter, on reconstruisit les édifices qu'ils avaient incendiés, on plaça sur les chantiers de nouveaux vaisseaux ; des approvisionnements de toute espèce y arrivèrent, et tout reprit une nouvelle vie.

L'amiral Martin vint au milieu de nombreux bâtiments de tout rang faire flotter son pavillon sur la rade. L'escadre placée sous son commandement appareilla pour aller livrer, devant Savone, un combat meurtrier où la victoire resta indécise, bien que nous y ayons perdu deux vaisseaux, le

Ça-ira et le *Censeur*, qui ne furent ramasses qu'après l'affaire.

Le jeune héros qui avait conquis l'Italie et fourni à l'histoire les plus belles pages, reparut à Toulon, non pas tel qu'on l'y avait vu dans les rangs subalternes de l'armée, mais déjà grand, mais déjà ceint de cette auréole immortelle de gloire qui en faisait le premier guerrier de l'époque, et, plus tard, du monde entier.

Bonaparte revit les murs de Toulon, et Toulon était fier de le revoir. La Convention, qui renfermait dans son sein des hommes que la réputation européenne du jeune guerrier étonnait, et auxquels elle portait peut-être ombrage, résolut l'expédition gigantesque d'Egypte qui devait porter un coup mortel aux Anglais, et fit choix de Bonaparte pour la commander. Ce qu'on lui destinait pour terre d'exil et pour tombeau, devint un nouveau théâtre de gloire.

Notre rade se couvrit encore de bâtiments. C'est Brueys, qui devait faire une fin si malheureuse, qui commandait la flotte. On comptait par milliers les navires de guerre et de commerce qui transportaient l'armée de héros à la tête desquels marchait Bonaparte, le plus jeune et le plus grand de tous. La darse, la grande et la petite rade, ensemble si spacieuses, formaient une forêt de mâts. Toutes les rues de Toulon étaient sillonnées par les brillants uniformes des officiers de toutes armes et de tout rang qui accompagnaient le vainqueur de Montenotte et de Marengo.

La flotte quitta Toulon. On sait ce qu'elle devint à Aboukir. Mais les Pyramides, le Mont-Thabor et Héliopolis nous vengèrent suffisamment.

Notre rade, déserte après le départ de Brueys, ne devait pas rester longtemps dans cette solitude, et Latouche-Treville, Ganteaume, qui avait ramené Bonaparte, se virent de nouveau à la tête d'une formidable escadre. Sous le commandement de ce dernier se fit l'expédition de Corfou, partie de Toulon, où s'insurgèrent les compagnies des garde-côtes qu'on voulait emmener. Plusieurs s'étant débandés au moment de leur embarquement, sautèrent des remparts, et plus d'un y trouva la mort.

L'amiral Villeneuve, dont la mort est encore une énigme, succéda à Latouche-Treville, et l'escadre qu'il conduisait du port de Toulon fut détruite dans la fatale journée de Trafalgar.

L'Empereur avait renoncé, pour le moment, à combattre sur mer les Anglais. Il chercha à les ruiner par le fameux blocus continental.

Dans tous les ports principaux se réunissaient les armées navales qui avaient l'ordre de ne point attaquer les Anglais, parce que le moment n'était pas venu de se mesurer avec eux en escadres. Celle du port de Toulon était forte et nombreuse. L'amiral Emeriau en avait le commandement. Quelques épisodes de cette époque pourraient trouver place dans cette notice sur Toulon : entre autres le fameux combat du vaisseau *le Romulus* contre une division anglaise. Ce combat se livra sous nos murs. Les Anglais y firent des pertes considérables. Le capitaine de vaisseau, Rolland, qui commandait *le Romulus*, fut blessé à la tête et ne voulut pas quitter son poste d'honneur ; beaucoup d'officiers et de marins de tout grade y reçurent aussi des blessures honorables, d'autres y trouvèrent la mort : mort glorieuse que toute l'escadre, emprisonnée par ordre dans la rade, brûlait d'affronter. Mentionnons également ici, quoiqu'elle ait eu lieu quelques années plus tôt, la prise de la frégate *la Proserpine*, capturée en présence de la flotte anglaise et en vue de Toulon, par les capitaines de vaisseau Dubourdieu et Montfort.

A la chute de l'Empire, la Méditerranée vit, comme l'Océan, désarmer ses vaisseaux, et Toulon resta plusieurs années dans une inaction complète.

En 1823, la guerre d'Espagne donna quelque vie à notre port.

Plus tard, l'expédition de Morée nous rappelle en raccourci celle d'Egypte. Notre port prend un aspect plus vivant. De nombreuses voiles appareillent pour la terre des Hellènes que nous allons arracher au despotisme des Turcs, et nous cueillons à Navarin quelques lauriers qui font honneur à l'amiral français de Rigny.

Quelques années s'étaient écoulées lorsque le Néron de l'Europe se permet un outrage sanglant à la nation française dans la personne d'un négociant auquel il fait infliger, par ses tribunaux, un traitement infâme. La France demande raison de cet outrage. On se refuse à toutes réparations. Le cabinet des Tuileries fait armer à Toulon et à Brest une division qui doit aller forcer le passage du Tage. Les amiraux Roussin et Hugon ont la direction de ces vaisseaux. Le passage du Tage est franchi, don Miguel est humilié et satisfaction donnée. Le vaisseau le *Marengo*, armé à Toulon, est celui qui se présenta le premier à la barre et la franchit au milieu des feux croisés des batteries.

Le tableau imposant qu'avait présenté Toulon lors de l'expédition d'Egypte, va se renouveler encore plus grand plus majestueux pour celle d'Alger. De nombreux étrangers accourent de toutes parts pour visiter notre port où se faisaient les immenses préparatifs de cette expédition qui attirait les regards de toute l'Europe. Des navires de commerce de toutes les nations avaient été affrétés par la France pour le transport de l'armée qui devait aller planter le drapeau national sur la Cassauba ; le brave amiral Duperré, illustre déjà par ses brillantes campagnes de l'Inde, était à la tête d'une flotte formidable. Nos soldats marchaient avec transport à la conquête de cet infâme repaire d'écumeurs.

Digitized by Google

de mer, devant lesquels toute la chrétienté semblait courber la tête. On avait outragé le représentant de la France, et la France demandait vengeance. Elle fut éclatante.

Jamais coup d'œil plus majestueux que cette réunion de tant de bâtiments, jamais aspect plus magique que cette variété de couleurs qui flottait sur des milliers de mâts. Les promenades de Castignau et du Mourillon étaient encombrées de curieux étrangers. Toutes les maisons étaient louées à des prix exorbitants, la population de la ville était plus que doublée, les troupes expéditionnaires étaient campées aux environs de la ville. Elles étaient au nombre de trente-six mille hommes. Les bagages, l'artillerie, les munitions de toute espèce, quel encombrement! quel mouvement perpétuel! comme tout était animé! Officiers de terre et de mer, quelle variété d'uniformes tous plus brillants les uns que les autres. Quel mélange dans les masses, citoyens et soldats, tout était confondu, tout était pêle-mêle; et les jours d'embarquement, que d'agitation, que de mouvement! Les flots du peuple se précipitaient sur les quais pour assister à ce départ. Les fanfares, la musique, le tambour, les cris d'adieux, le bruit des rames, tout cela était étourdissant, mais beau. Jamais scènes plus pittoresques, plus animées ne s'étaient présentées, je crois, à la vue des hommes. Et le jour de l'appareillage de la rade, quel tableau imposant! Ces navires qui déployaient leurs voiles blanches et qui filaient par division dans un ordre parfait; cette vaste mer couverte de tant de vaisseaux; ce rivage encombré de toute la population de la ville et de tous les villages des environs et d'autant d'étrangers; ces mouchoirs agités en l'air, en signes d'adieux, ces sons de musique qui parvenaient jusqu'au rivage, au fur et à mesure que les bâtiments passaient devant; cet immense horizon qui blanchissait sous le grand nombre de voiles qui le couvrait, tout cela était magnifique, et rien au monde ne s'est jamais présenté de si attrayant, de si majestueux.

Mais après, quelle nudité partout! Les étrangers nous quittaient peu à peu, et bientôt Toulon ne fut plus qu'une solitude, en comparaison de ce qu'il avait été quelques jours auparavant.

Ces étrangers, avant de s'éloigner, visitaient les monuments que renferme notre ville.

Ils étaient émerveillés de ces belles cariatides qui soutiennent le balcon de la maison de ville. Cet ouvrage de Pujet attire toujours l'attention des voyageurs. La belle façade de la porte d'entrée de l'arsenal, dont les ornements sont composés de deux statues de Mars et de Minerve, dus à l'habile ciseau de M. Lange, mérite l'attention des connaisseurs. L'église Sainte-Marie renferme quelques morceaux de sculpture et de peinture dignes d'être vus. Les thuriféraires en marbre, qui ornent l'un des autels de cette église, sont ce que Pujet a fait de plus gracieux et de plus frais, et un tableau du même artiste se fait aussi remarquer. M. Paulin Guérin, auteur des *Remords de Caïn*, y a placé une de ses toiles qui fait honneur à cet artiste encore vivant.

Une fontaine d'un beau style orne la place de la Halle. L'arsenal fixe toujours l'attention des amateurs. La corderie, due au génie de Vauban, est un morceau d'architecture simple, mais élégant; sa longueur est de 406 mètres sur 20 de largeur. Elle est composée de trois nefs soutenues par 78 piliers, et surmontée d'un étage. La régularité des voûtes et leur long développement en font un véritable chef-d'œuvre de l'art.

Le nouveau parc d'artillerie est construit avec beaucoup de goût. Il fait honneur à l'ingénieur qui en a donné le plan.

Le grand magasin général, vaste emplacement où est renfermée une partie des approvisionnements du port, est une construction un peu massive, mais la distribution intérieure en est bien entendue.

La nouvelle salle aux voiles est un local très-spacieux, construit sur pilotis, qui mérite d'être vu.

Mais ce qui présente le plus d'élégance, ce sont ces cales couvertes qui abritent nos vaisseaux sur les chantiers. Ces constructions hardies étonnent les amateurs; c'est un de nos plus beaux ornements du port.

L'atelier de la sculpture, qui renfermait quelques bas-reliefs de Pujet et quelques autres ouvrages dignes d'être remarqués, après ceux de cet artiste célèbre, vient d'être dépossédé de ces chefs-d'œuvre qui ont été envoyés au Musée de la marine à Paris. On y trouve encore, malgré ce vide, quelques morceaux de sculpture qui ne manqueront pas de fixer les regards des connaisseurs.

Le bassin Groguard, qui sert au radoub des bâtiments, fut construit sur les plans qu'en donna cet ingénieur de Toulon, en 1774. Deux autres, encore plus habilement conçus que le premier, se creusent en ce moment à côté du premier. Un des deux est presque achevé. C'est M. l'ingénieur Bernard, directeur actuel des travaux hydrauliques, qui en a dressé les plans et qui en surveille l'exécution. Une machine à vapeur, destinée à l'épuisement des eaux des deux bassins, se trouve placée dans le rez-de-chaussée d'un vaste édifice qui va servir d'atelier à différentes professions du port. Ce bâtiment est d'une construction élégante et solide, et n'est pas un des moindres ornements du port.

Ainsi Toulon, comme ville maritime et comme port militaire, est une des plus intéressantes cités du royaume. Son histoire se lie à toutes les guerres importantes que la France eut à soutenir depuis sa fondation, qui remonte à l'invasion des Gaules par les Romains, jusqu'à l'époque où

nous esquissons son histoire. Ses monuments, quoique peu nombreux, méritent les regards des étrangers; mais son port, auquel on donne aujourd'hui le plus grand développement possible par les établissements que l'on édifie à l'est de cette ville, le mettra bientôt hors de comparaison avec les autres ports de France. En effet, dix-sept nouvelles cales, qui doivent recevoir un pareil nombre de bâtiments du premier rang; les immenses magasins qui s'y élèvent; la rivière que l'on perce pour détourner son lit et laisser plus d'espace aux constructions que la marine y prépare; le bel établissement de Saint-Mandrier et ses vastes citernes, où un écho unique, qui répète jusqu'à douze fois le même mot, frappe l'oreille étonnée des visiteurs, sont autant de monuments qui s'offrent aux regards des amateurs des arts et des constructions grandioses dignes de l'admiration des peuples. Gloire à ceux qui y ont imprimé le cachet de leur règne, et honneur aux artistes qui se sont associés à ces glorieux travaux!

HISTOIRE.

Première course

DE SURCOUF

sur *LE HASARD* (1).

Avant d'entreprendre le récit de la croisière de ce navire, nous croyons être agréable à nos lecteurs en leur traçant le portrait fidèle du célèbre capitaine qui le commandait et qui devait bientôt, dans les mers de l'Inde, jeter tant de lustre sur le pavillon français; de cet homme qui, dès lors, avec *le Hasard*, et plus tard avec *la Clarisse*, *la Confiance* et *le Revenant*, devait reculer les bornes du possible dans la carrière des exploits aventureux.

Surcouf était Breton, ainsi que du Guesclin et Latour-d'Auvergne. Sa maison natale sera peut-être entourée un jour, à Saint-Malo, de cette même vénération qui consacre, à Rouen, celles de Corneille, Fontenelle, Jouvenet, Boïeldieu et Géricault. Dans tous nos ports de Bretagne, on débite mille récits amplifiés sur ces étranges croisières, qui sont venues par intervalles faire diversion aux triomphes anglais....

Cet homme, nommé Surcouf, ou Surcouf le Jeune, ou Robert Surcouf, ou même encore le gros Surcouf, si l'on veut, haut de cinq pieds six pouces, était vigoureusement charpenté, les yeux un peu fauves, petits et brillants, le visage couvert de taches de rousseur, le nez aplati; ses lèvres minces s'agitaient sans repos. C'était un compagnon d'humeur joyeuse, brusque et diseur de grosses vérités, enfin ce que les matelots appellent un bon b.....

Il était aussi de ceux qui appellent sur eux les regards des autres, qui dominent une foule, apaisent une révolte et forcent un succès. Je ne sais si Surcouf a su jamais obéir; mais à coup sûr il était né pour commander.

Le public groupé sur les quais du port riait de voir appareiller du Chien de Plomb (1), ce petit *Paria* de 45 tonneaux, qui se rendait en rade. On plaignait chaudement l'armateur assez hardi pour risquer ses capitaux sur ce *you-you* allant à la chasse des prises avec vingt-cinq hommes et un mousse, commandés par un inconnu. En effet, il eût été difficile de deviner qu'il emportait à son bord des gens capables de tenter un coup de main aussi extraordinaire que celui qui couronna cette course, prélude des exploits fameux d'un de nos premiers *corsairiens*, spectateurs vulgaires, qui assistent à la naissance d'une vaste renommée, et qui n'y devinent rien! Mais laissez faire: ces gens, dont la parole n'a pas assez d'ironie pour blâmer l'absurdité de l'entreprise, exalteront plus haut que tous, après la victoire, sa gigantesque audace. Peut-être Surcouf se livrait-il à ces réflexions, tandis que son petit brig se glissait entre les navires de toutes les nations qui encombraient le port, en cherchant à éviter les écueils de la Pointe-aux-Anes, de la Chaussée-Tromelin, de l'île aux Tonneliers, que ses matelots saluaient de leurs adieux.

Le navire ne resta qu'un jour en rade. Les traînards se rallièrent au coup de *partance*, et bientôt s'effacèrent, aux yeux de ces vingt-six aventuriers, la colonnade purpurine des *Trois-Mamelles*, la crête abaissée du *Pouce*, le cône renversé du *Piter-Boat* et la montagne de la Découverte, etc. Cette barque téméraire va traverser l'Océan indien, se dirigeant vers le seul passage des vaisseaux qui font le commerce de l'Inde, de ces massifs navires tout hérissés d'hommes et d'artillerie. Mais le nom de Surcouf vaudra cent hommes lorsque, quelques années plus tard, le vent le portera aux oreilles des ennemis, vînt-il d'une simple chaloupe! Laissez-le, inaperçu, gagner les brasses du Bengale et s'établir aux bouches du Gange. Il y est, il se cache sous le grec-

(1) Cet épisode de la vie de Surcouf a été publié, tome III, page 250 de *la France maritime*, comme souvenir d'une conversation de l'auteur avec M. Garneray. Nous croyons cependant que nos lecteurs accueilleront avec intérêt la relation animée et complète, écrite par le seul des acteurs qui ait survécu à ce drame héroïque, et dont le crayon a déjà esquissé avec talent la scène principale.

(*Note du Rédacteur en chef.*)

(1) Fontaine située au fond du port, à l'Ile-de-France.

ment d'un *pilot-boat* (bateaux-pilotes), il guette... La proie viendra.

En effet, la brume épaisse du matin permettait à peine de distinguer une voile à quelques brasses. Dès la pointe du jour on avait crié: « Navire !.. » cri imposant dont un bruit tumultueux est toujours la suite. La lunette du Malouen avait démontré aux moins expérimentés que c'était un vaisseau de la Compagnie des Indes, portant vingt-huit pièces en batterie, et quelques-unes sur son pont. Très lors, pas moyen de songer à une attaque. A coup sûr, personne n'y pensa, si ce n'est peut-être Surcouf, impatient d'une tentative, las aussi d'une inaction prolongée. Le manteau gris dont l'atmosphère se couvrait de plus en plus, servait d'ailleurs les desseins du hardi Breton, et il résolut d'exploiter l'impossibilité du succès en faveur du succès même.

Quel officier, quel matelot, à bord du bâtiment anglais, ira supposer un instant que ce mauvais brickaillon, avec ses quatre misérables pierriers presque imperceptibles, veut risquer le combat? On ne croit pas à un équipage de fous. *Le Hasard* approchera tranquillement, sans exciter de défiance : c'était là le grand point! Son exiguité lui donne assez l'air de ces nombreux bateaux qui vont chercher les navires au large pour les conduire dans le Gange : on n'éveillera pas le moindre soupçon. Mais suffit-il de ces chances? Aborder à l'aide d'un brouillard, à l'aide d'une erreur, ce n'est que le premier acte du drame; le second est tout entier dans le courage des hommes qui entourent un chef intrépide. Quelque braves qu'ils soient tous, seront-ils au niveau d'une entreprise aussi audacieuse? Il est des intrépidités que légitime le désespoir; mais ici point, c'est la honte de reculer ou la soif de l'or qui les anime.

Le malin corsaire interroge donc franchement chacun de l'œil. Il est sûr d'un oui approbatif. A sa mine, au mouvement de sa tête, on a deviné ce dont il s'agit, même avant qu'il ait parlé. Il semble que son enthousiasme exhale une énergie, un espoir de succès qui se communique.

« Voulez-vous? hem!.. Il est fort, mais il est endormi; jamais nous ne retrouverons ce que le sort nous offre; merci de la trouvaille, je parie ma tête qu'il est à nous (beau gage, ma foi, pour ceux qui allaient peut-être y laisser la leur); et s'il est à nous, mille bombes, notre fortune est faite. Eh bien! voulez-vous? quoi!... Voulez-vous, mille bombes? »

Il n'y eut qu'un oui! dont Surcouf s'efforçait avec la main de tempérer l'éclat; car s'il exista jamais une circonstance où il fût dangereux de réveiller le chat qui dort, c'était bien celle-là : nous étions si près!

« Alors silence! dit-il; armons-nous et soyons prêts. » Il désigne six hommes qui ne doivent pas le quitter. « Timonier, laisse arriver..... Mets le cap droit sur son travers... Halez les canons dedans, on ne s'en servira pas... Amure les basses voiles... Bon! nous allons l'aborder sous le vent. Ecoutez bien, vous autres : nous sommes enlancés si nous manquons notre coup; tandis que pour réussir il faut seulement que chacun de nous tue son homme, pas davantage pour commencer. Je vous réponds du mien; armés comme nous le sommes, ce n'est pas difficile. Sitôt sur le pont de l'Anglais, d'abord pas de repos, pas de quartier, quoi; à mort, il nous faut les *bourlinguer* (1) plus vite que ça, tant pis pour ceux qui s'y trouveront! et tout doit se passer rapide et sans bruit, afin que ceux qui dorment dans la batterie n'aient pas le temps de s'éveiller avant que ce soit fini, et que nous puissions fermer les panneaux. Vous voyez bien qu'en cinq minutes la victoire est à nous. Je ne vous cache pas que dans la *derlingue* (2) il y aura du *po là haler* pour tout le monde et peut-être du *rejingo* (3) pour quelques-uns, mais c'est égal; d'ailleurs, le premier *coinchard* (4) qui *ziximasse* (5), mille bombes, je le *déclinque* (6) comme un vieux *raffiot* (7). Mais aussi, après le *défructutus* (8) des ennemis, *rapiamus* (9) général sur le *bazard* (10) et le *mouzouroucou* (11), et une fois le *porte-faix* dans le *trou de Fanfaron* (12), oh! alors! alors! à nous toutes les mulâtresses de l'Ile-de-France et le grand café pour six mois sans *déraper*, du *kief* (13) à discrétion et du plaisir de toutes les couleurs, dame, *rambou-diguedou* (14). »

Comme on peut le penser, l'éloquente harangue du noble Malouen produisit sur son auditoire avide une impression galvanique.

« Houra!.. » crièrent tout bas les vingt-cinq forcenés de frères la côte, dont le cœur de bronze s'était ouvert à l'admiration; ils étouffaient de bonheur.

Quelle sublime race que celle des *gouins* (15),

(1) Battre, maltraiter.
(2) Destruction, détruire.
(3) Revers.
(4) Capon.
(5) Hésiter, tergiverser.
(6) Tuer, éventrer.
(7) Petite nacelle de Provence.
(8) Extermination, massacre, mort. Dans le langage familier, pour exprimer qu'une personne est morte, on dit, elle est tombée en *défructutus*.
(9) Faire main basse.
(10) Butin.
(11) Argent.
(12) Endroit du port où l'on est le plus en sûreté.
(13) Repos.
(14) A profusion.
(15) Nom que l'on donne aux matelots dans l'Inde. — Consulter, pour tous ces termes, le Dictionnaire du *Port-des-Barques*.

Ce Dictionnaire a surtout parmi les marins une réputation presque aussi étendue que celui de l'Académie. *Port-des-Barques* est un village situé sur la rive gauche et à l'embouchure de la Charente. Il est habité par la plupart des pilotes de la station de l'Ile d'Aix, tous pêcheurs, et par leurs femmes qui vont vendre au marché

Digitized by Google

trop inconnue à ceux qui ne les aperçoivent que sur le quai, salis de leurs mauvaises habitudes de terre, ou en révolte pour une solde arriérée! Mais voyez-les à bord, faisant avec ardeur un métier presque infaisable, réunissant chacun mille qualités diverses qu'on cherche ailleurs dans mille individus séparés: au besoin, ils sont de tous les métiers; quelquefois sobres, patients, subordonnés, muets, s'il le faut; enragés, si l'occasion s'en présente. Des fatigues, des peines; toujours et à tout instant la mort de tous côtés, et, pour l'éviter, contraints à la braver toujours. Qu'on leur pardonne donc leur penchant pour les plaisirs sensuels, car en mer ils sont souvent plus que des hommes quand ils ont un chef digne d'eux.

Le brig était au vent de l'*India-Man*, qui se dessinait plus distinct, se balançant sous toutes ses voiles, fier de sa double ceinture de fonte. Il finissait un long voyage; son opulente cargaison allait remplir les comptoirs et convertir en or les produits de Londres. L'équipage, depuis longtemps, saluait l'approche du Gange. Le navire avait déjà son pilote. « Que veut donc celui-ci? on n'y fait pas attention. Il va s'en retourner vexé quand il saura qu'on est pourvu, » disait déjà l'officier de quart anglais, se préparant à lui annoncer cette triste nouvelle, et jouissant d'avance de son désappointement. Pauvre homme! il ne se doutait guère du port où on voulait le conduire!

Une portée de pistolet sépare les deux navires: Surcouf a interrogé sa longue-vue; il a reconnu qu'on s'occupait à laver le pont du vaisseau, toilette de chaque matin; les canons reposent dans leurs sabords; l'ennemi n'a pas d'autres armes aux mains que le balai, la brosse au long manche, la brique, le faubert et l'éponge. Nous ne pouvons plus d'ailleurs reculer.... nous sommes vus. Un quart d'heure se passe à peine, que *le Hasard*, sous prétexte de parlementer, vient ranger l'énorme *Triton*; nos grappins, lancés à la hâte, s'enlacent dans ses agrès de tribord; nos basses vergues servent de pont de communication; tout le monde saute. Nous y sommes, et le corsaire, que personne n'a pensé à amarrer le long du *ship*, est en dérive: Surcouf l'a repoussé du pied, sa mission est remplie.

Nous ne chercherons point à décrire la surprise d'une cinquantaine d'Anglais, n'ayant d'abord sous la main que des ustensiles de nettoiement pour se défendre, et tombant sous nos coups de toutes parts; les premiers cris d'alerte sont étouffés par le poignard; la mort répond à l'étonnement. Peu à peu le tumulte s'accroît; quelques ennemis veulent monter l'escalier de la batterie, ils sont assommés; les autres se pressent, ils s'encombrent pour escalader le pont par toutes les ouvertures. Un coup de fusil tiré de la vergue barrée, où s'était sauvé un fuyard, donne le signal à tout le vaisseau; la masse d'hommes qu'il renferme fait entendre un bourdonnement confus. Surcouf est partout; sa hache et son pied tour à tour refoulent dans les écoutilles les ennemis qui se présentent pour monter sur le pont. Sa main robuste ferme enfin le grand panneau; on lance des grenades dans celui de l'avant, il est bientôt en notre pouvoir. Mais, dans cette minute décisive, notre capitaine est saisi par la jambe; on l'entraîne, il va s'engouffrer. C'en était fait de lui..., mais il est vigoureusement secouru. Quelques cadavres et quelques projectiles, adroitement lancés sur la tête des plus acharnés, leur font lâcher prise. Toutefois la fureur, l'espérance des vaincus n'est pas apaisée; nous faisons pleuvoir la grenade parmi eux, et ils se décident enfin à descendre dans la cale. La batterie et le pont sont libres; en un mot, *le Triton* est à nous, et les couleurs françaises brillent à la corne d'artimon.

Malgré ce succès, la sécurité était encore incomplète et la victoire peu assurée: nous tenions, il est vrai, cent prisonniers sous les écoutilles, mais nous n'étions plus que vingt: vers la fin du combat, cinq des nôtres étaient tombés sous les longues piques des ennemis.

Dans cette circonstance, chacun émettait son avis sur ce qu'on devait en faire; s'en débarrasser d'une certaine manière était affreux. Loin d'être d'atroces pirates, nous étions au contraire de francs *coursiers* (1); nous ne voulions employer que des moyens sages, légaux, et traiter les choses à l'amiable et poliment.

Surcouf, interrogé, et sur la proposition du calfat, se détermine à tenir conseil, et décide, à la majorité de sa voix, savoir:

1° Qu'on donnerait aux cent et quelques An-

de Rochefort le poisson apporté chaque soir par les chaloupes. Les habitants de ce point endroit ont un penchant décidé pour ce qu'ils croient être le *beau* langage. Quand leur mémoire est en défaut, ils créent aussitôt un mot à la fois original et pittoresque dont le sens est facile à comprendre. Ces néologismes sont si nombreux et si fréquents que le Dictionnaire de l'Port-des-Barques s'enrichit, dit-on, chaque année d'un volume! Leur prosodie, hérissée de *l* et de *z*, blesserait les oreilles de nos puristes, mais elle amuse beaucoup nos jeunes officiers de marine.

(1) Ne serait-il pas temps, en bonne conscience, qu'on fît connaître au public la différence qui existe entre un corsaire qui, pour faire une guerre légale, a tous les périls à sa charge, à la condition expresse de verser la moitié de la valeur de ses captures dans les coffres de l'État, en retour de la permission qu'on lui accorde de faire du mal à l'ennemi; et un navire qui, ne payant rien à personne, pille, vole pour son propre compte, détruit et tue souvent d'une manière atroce; je ne sache pas qu'on ait encore établi de définition distincte entre ces deux espèces de navires, connus l'un et l'autre sous la dénomination commune de pirates, forbans, écumeurs de mers ou corsaires.

glais survivants le corsaire pour se sauver où ils voudraient, leur laissant le soin de s'arranger à bord aussi bien que possible pour leur commodité, si néanmoins le navire pouvait les contenir tous;

2° Qu'on ferait monter un à un les prisonniers renfermés dans la cale, et qu'après s'être déshabillés de *toutes pièces* pour plus de facilités, ils iraient joindre à la nage *le Hasard*, qui n'était guère alors qu'à une demi-portée de fusil.

La décision fut exécutée *main sur main*, et une traînée de têtes flottantes joignit bientôt la prise au corsaire; nous gardâmes seulement, pour nous aider à manœuvrer le colosse de 1500 tonneaux, une vingtaine de ceux qui nous parurent être doués du meilleur caractère.

Cependant, une fois les derniers Anglais à la mer, nous ne tardâmes pas à nous apercevoir, aux préparatifs que faisaient à bord du *Hasard* ceux qui y étaient arrivés les premiers, que leur intention manifeste était de venir nous attaquer à leur tour. On pense bien que Robert Surcouf fit tomber le blâme de manque de prévoyance sur son conseil, dont personne n'avait ouvert la bouche; le conseil le reçut avec la même complaisance que la proposition imposée de l'expédient malencontreux qu'on venait de mettre en pratique.

Réduits pour ainsi dire à la dernière extrémité, une décision plus énergique était indispensable; car une fois tous les Anglais embarqués sur *le Hasard*, où ils trouvaient des armes et des munitions, ils armèrent les avirons de galères et mirent le cap sur nous.

On tira sur lui plusieurs coups de canon qui ne l'atteignirent pas; et *le Révolté* (1), présentant sa proue, n'en avançait pas moins menaçant pour nous. Comment vingt hommes vont-ils maintenant se défendre contre plus de cent bien déterminés à prendre leur revanche? Funeste alternative! il faut encore une fois dans la même journée vaincre ou mourir. Pas de doute qu'avec quelques pièces d'artillerie nous devions couler cette barque; nous avions des projectiles sous la main, mais la poudre nous manquait, ainsi que les clefs pour en trouver. Les explorations affaiblissaient notre monde disséminé dans ce vaste labyrinthe. Au risque de faire sauter le navire, il fallait défoncer la soute aux poudres, si l'on était assez heureux pour la trouver; la moitié de nos gens, une pince et une lanterne en main, était à sa recherche.

Mais le danger est trop près, trop imminent; Surcouf ordonne de fermer les sabords de la batterie, et des cordages entrelacés à la hâte simulent jusqu'à une certaine hauteur des filets d'abordage tendus à quelques pieds au-dessus des plats-bords pour nous faciliter la destruction des assaillants. C'est derrière ce nouveau rempart que se concentrent nos efforts; enfin, tant bien que mal, par ce système de défense, nous avons triplé nos hommes, armés jusqu'aux dents, et, possesseurs des longues piques de nos ennemis, nous attendons leur attaque de pied ferme.

Enfin la Providence, qui veille aussi quelquefois sur les braves gens, ne nous abandonna pas: une jolie brise vient tendre nos voiles, nous marchons mieux que *le Révolté*, et en dix minutes nous nous trouvons à l'abri de ses atteintes.

Mais cependant le calme peut revenir, la prudence est en progrès à notre bord, il faut prendre au plus vite un parti décisif qui s'accorde avec notre propre conservation et la morale; car le rhum commence à parler, et l'humanité est sur le point de fléchir. Il y avait des enragés qui voulaient faire passer la prise sur notre assaillant, mais on se contenta à moins: on mit le cap sur lui, malgré les efforts qu'il fit pour éviter cette exécution préventive; on rangea son bord à trois toises, et notre vergue de misaine, apiquée à cet effet, abattit simultanément ses deux mâts sur son pont, d'où les hommes s'étaient presque tous jetés dans la cale ou à la nage, dans la crainte d'être mitraillés.

A un mois de là, *le Triton*, ayant en poupe le pavillon anglais surmonté du pavillon français, entrait au port Maurice, et plus tard Surcouf allait faire construire, à Nantes, le corsaire *la Clarisse*, dont les succès dans l'Inde lui valurent la plus grande partie de sa fortune.

L. Garneray.

(1) Nom qu'on improvisa de suite pour désigner *le Hasard*.

LE

Branle-bas de combat.

M. BIARD. — DUQUESNE DEVANT ALGER.

La frégate marchait tranquille sur une mer que ridait à peine la brise du matin; la croisière, déjà longue, allait se terminer sans accidents, sans avaries et sans rencontres. Rentrera-t-elle au port qu'elle doit aller chercher dans quelques jours, vierge et triste, sans que le combat ait déchiré sa cuirasse, sans que sa mâture et son gréement portent quelques marques glorieuses d'une lutte dans laquelle, seule représentante de la France aux parages où elle croise depuis deux mois, elle aura dignement soutenu la cause de

Digitized by Google

Biard Pinx.t Rubierre sculp.t

Le Branle bas de Combat

Imp.e par Chardon f.ne & fils r. Rouve 3. Paris

T. I. P. 338

Digitized by Google

Digitized by Google

son honneur? mieux vaudrait retourner invalide que coquette et si leste! mieux vaudrait retourner le flanc sillonné par la mitraille, que la raie blanche de sa batterie si propre et le noir de ses œuvres mortes si luisant!

Mais n'y a-t-il donc pas d'exemples de croisières aussi malheureuses? Croyez-vous que Jean-Bart et Duguay-Trouin soient toujours revenus à Dunkerque ou à Saint-Malo dans ce beau désordre qui annonce le combat vigoureusement soutenu? Duguay ne faillit-il pas devenir fou parce que, depuis trois mois, il cherchait en vain un anglais ou hollandais à prendre? N'eut-il pas un rêve devenu à jamais célèbre, qui, une nuit, dans le délire de la fièvre ardente où s'égarait sa tête, lui montra deux bâtiments qu'au point du jour sa bonne fortune lui fit retrouver à l'horizon? Patience donc et espoir!... attendez, et que la vigie des barres de perroquet ouvre l'œil! Tout découragement serait une faiblesse; sachez être forts contre l'oisiveté inquiète dans laquelle s'use votre campagne, comme vous le seriez contre la rude fatigue de la tempête ou d'une sanglante affaire. Le brave appelle le péril; mais comme il sent qu'on ne pourrait l'accuser de l'avoir évité, quand il l'a cherché assez longtemps il sait l'attendre. Qui oserait dire que *la Didon* a fui l'ennemi ou l'a ingénieusement évité?... Ouvre l'œil en haut, devant, partout, et patience!

C'est le parti auquel on se décida après avoir interrogé l'horizon avec tout ce qu'il y avait de longues-vues à la timonerie et dans les chambres d'officiers. La frégate fut nettoyée, parée, lavée comme à l'ordinaire; le second passa l'inspection de propreté des hommes; on se disposa à mettre dehors les bonnettes, plutôt pour occuper l'impatiente activité de l'équipage que pour aller plus vite à une latitude plus heureuse; et puis, on reprit le cours naturel des occupations quotidiennes: exercices, repos, jeux, lectures et chansons. On chanta pour passer le temps, pour tromper l'ennui, pour se donner une émotion un peu vive à laquelle de froides lectures ne pouvaient plus suffire; on se promena sur le gaillard d'avant, sur les passavants, dans la batterie, en se racontant de belles histoires de la dernière guerre, de fiers épisodes d'une grande bataille qu'on savait par tradition, et à laquelle maître un tel ou un tel le matelot assista dans sa jeunesse. Et les récits et les chansons, et les promenades, furent souvent interrompus par cette question, qui aurait ressemblé à la parodie de la parole tristement adressée par une princesse des Contes des fées: *Ne vois-tu rien venir?* s'il n'y avait eu ici quelque chose de grave et de solennel qui excluait toute idée comique.

Et rien ne venait! la longue-vue ne découvrait au large que des lignes noires ou vertes, unies ou déchirées, selon que la lumière du jour se jouait à la surface des eaux, selon que la brise capricieuse se faisait sentir à tel ou tel endroit, ou laissait la mer endormie. A tous les sabords, au-dessus des lisses de bastingage, à l'extrémité du beaupré, dans les hunes, au sommet des mâts que le besoin de recueillir le vent haut a entés sur les mâts de perroquet, au bout des vergues, sur la dunette, partout enfin, il y a des yeux exercés, avides, qui dévorent l'espace. Plus d'une hallucination trompe les regards bientôt troublés par la fatigue; en voyant, dans le brouillard léger dont le ciel se voile au loin, une masse nuageuse affecter, par hasard, la forme d'un vaisseau, plus d'un cœur a battu d'espérance ou de cette émotion que cause l'attente d'un prochain combat qui sera le premier auquel on aura pris part. Mais rien, rien encore! C'est à damner son âme, c'est à maudire le sort acharné qui poursuit la frégate!

Cependant, là-bas, sous le vent, quel est ce point blanc, immobile, qui brille au soleil comme le pic d'une montagne couverte de neige? tout le monde le voit, l'examine, étudie sa forme; mais il y a si longtemps qu'on est trompé que personne n'ose crier navire!

C'est un navire pourtant, car ce point marche, grandit, avance; ce point était d'abord une voile médiocre, un marchand, peut-être; c'est maintement un bâtiment de guerre. Les anciens n'en doutent plus, et les jeunes ont tant d'envie que l'apparence ne les abuse pas de nouveau, qu'ils enchérissent sur les certitudes que se passent l'un à l'autre les vétérans de la mer; ils voient clairement l'ennemi comme s'il était à portée de canon; ils compteraient ses bouches à feu, bien que son corps tout entier soit encore caché par la ligne de l'horizon, derrière lequel il monte.

« Ce n'est pas un français, n'est-ce pas, maître Thibaut?

—Peut-être, quoique, suivant toute apparence, nous devions être seuls de Français par ici.

— Oh! non, ce n'est pas un français, voyez donc sa mâture et la coupe de ses voiles! Je n'ai pas encore vu beaucoup d'anglais, puisque je navigue tant seulement depuis cinq ans et sept mois vienne le jour d'après-demain, s'il y a un après-demain pour moi, après la journée tapageuse que nous allons passer; mais je parierais bien encore mon boujaron d'eau-de-vie que j'ai bu ce matin, et la ration de fayots que je mangerai peut-être ce soir, si je n'ai pas passé le goût des fayots, je parierais bien que c'est un *goddem*. »

Du haut des barres du perroquet de misaine, une voix descendit, émue de joie et pénétrante:

« Frégate, commandant! grande frégate! j'en réponds. »

Le jeune officier qui avait annoncé, ou pour mieux dire confirmé cette nouvelle, car l'expérience du capitaine de *la Didon* ne l'avait pas laissé un moment dans le doute sur l'espèce et la grandeur du bâtiment aperçu; l'officier se laissa affaler par un galhauban, après avoir mis sa lon-

gue-vue en bandoulière, et il vint auprès du banc de quart rendre compte de ses observations au commandant, qui l'écoutait d'un air froid et impassible, en regardant de temps en temps le navire étranger.

« Croyez-vous qu'il nous ait vus, Monsieur?

— J'en suis convaincu, commandant, et il manœuvre pour nous approcher.

— Vous avez raison; votre coup d'œil ne vous a point trompé; il force de voiles, mais nous sommes maîtres du terrain. Nous avons sur lui un grand avantage et nous agirons suivant les circonstances. Nous pouvons présenter le combat ou l'éviter, selon que nous le jugerons à propos.

— L'éviter, commandant, quand c'est le premier bâtiment armé que nous ayons rencontré dans cette malencontreuse croisière! éviter le combat! non, il faut se battre.

— Beau mot de jeune homme, Monsieur, qui prouve du cœur et peu de tête. Mais, soyez tranquille, nous ferons tous notre devoir comme de loyaux serviteurs de la France; si nous ne nous battons bas, c'est que... »

Le capitaine s'arrêta tout court; il donna un coup de longue-vue au bâtiment ennemi; puis il reprit en souriant :

« A la bonne heure, nous aurons à qui parler! je reconnais cette frégate; elle est plus forte que la nôtre, et puis c'est un brave homme, je vous assure, que celui qui la monte! il y a plaisir à se mesurer avec des gaillards comme celui-là! Ah! vous souhaitez une affaire sérieuse; eh bien, vous y avez la main! Je vous réponds que la matinée sera bonne et mémorable!... Branle-bas de combat!... »

Ce dernier mot, prononcé avec une énergie incroyable, retentit dans tous les cœurs, tourna en échos dans les cerveaux, où il produisit une de ces violentes commotions qu'il est inutile d'analyser, parce qu'il n'est pas un de nos lecteurs qui ne soit à portée, par un retour sur lui-même, de comprendre l'effet d'une sensation de cette nature. Toute circonstance vraiment grave, soit qu'elle provoque une grande appréhension, soit qu'elle tende à donner au courage une force nouvelle, a sur l'organisation humaine une puissance immédiate qui laisse peu de place au sang-froid. Il y a un moment singulier où il semble qu'on va devenir fou de crainte ou de joie. Les braves par tempérament éprouvent cette sensation, comme ceux qui ne sont braves que par honneur et pour ainsi dire que par convenance. A bord de *la Didon* il y avait beaucoup de jeunes marins dont cette croisière était la première campagne; ils n'avaient jamais vu le feu; jamais ils n'avaient entendu siffler une balle qu'à l'exercice; mais ils n'avaient pas peur, tous se sentaient courageux par instinct ou par raisonnement; d'ailleurs, il fallait, avant tout, ne pas aller au ponton, et puis on payait encore quelquefois les parts de prise!

La frégate était dans un état d'agitation qui ressemblait à du délire. La fièvre avait tourné toutes les têtes, excepté peut-être celles du capitaine et du vieux maître d'équipage, qui s'étaient trouvés souvent à des fêtes de l'espèce de celle dont, avant trois heures, le signal allait être donné. C'était une activité, un mouvement, un bruit, une humeur bavarde, que le porte-voix de l'officier de quart ne pouvait plus dominer. Les plaisanteries, les encouragements, les interrogations les commandements de silence se croisaient du haut en bas; le sifflet du maître obtenait à peine un moment de silence, que le tumulte remplissait bientôt; les tambours, les fifres battaient le rappel et chacun courait à son poste en jurant contre l'Anglais, en faisant des bravades comiques.

Cependant les manœuvres se doublaient; les canons de la batterie et les caronades des gaillards se garnissaient de leurs armements; les armes se distribuaient; le capitaine donnait ses ordres, qu'officiers, aspirants et maîtres allaient porter à l'équipage; le pavillon, frappé sur sa drisse, était prêt à monter à la corne d'artimon; les mousses, pourvoyeurs des pièces, apportaient en courant les charges de poudre, soigneusement renfermées dans des gargoussiers de cuir, que leurs prudentes mains tenaient bien couverts; on mettait au bout des vergues les grappins d'abordage; un contre-maître demandait dans les hunes aux gabiers s'ils avaient bien tout ce qui leur était nécessaire pour la manœuvre et pour le combat; dans l'entrepont, les servants du poste des blessés dressaient les cadres et les tables à amputations, pendant que le chirurgien major, qui était sur le pont pour savoir si, en effet, il devait mettre bas son habit, retrousser les manches de sa chemise et se ceindre du tablier bleu, descendait par l'escalier du dôme, et se disait en branlant sa tête : « On va me tailler de la besogne! »

Pendant ce temps-là les frégates se sont approchées, *la Didon* conservant toujours l'avantage de sa position; bientôt on ne sera plus qu'à la longue portée du canon, et le capitaine commandera à ses hommes, tout à l'heure si bruyants, maintenant si calmes et si attentifs: « Commencez le feu! »

C'est une belle scène que celle d'un branle-bas de combat, et M. Biard a tiré un excellent parti de cette situation dramatique qui montre le navire de guerre dans un de ses mouvements les plus énergiques et les plus pittoresques.

L'ardeur, la passion des jeunes marins, dans le tableau de l'artiste dont notre gravure reproduit la vive et spirituelle composition, font un contraste bien entendu avec le flegme du capitaine et des officiers. La figure du vieux chirurgien est impayable de vérité et de juste observation.

Digitized by Google

Il y a plus de douze ans (1er mars 1857) que le *Branle-bas du combat* de M. Biard reçut au salon du Louvre les premières visites des curieux, qui, pendant deux mois, ne quittèrent point cette peinture consciencieusement étudiée, adroitement et habilement faite, d'une couleur ferme et naturelle, d'une expression vraie et profonde, d'une poésie assez nouvelle pour le public, à qui l'on n'a que trop souvent fardé la marine, sous prétexte de la lui faire plus belle, comme si elle n'était pas sublime dans son imposante simplicité! Aujourd'hui un nouveau tableau de M. Biard attire la foule et mérite le succès qu'il obtient dans toutes les classes de spectateurs. Artistes, connaisseurs, marins, gens du monde, gens du peuple, tout le monde comprend que M. Biard raconte sans emphase, mais noblement cependant, ce qui dut se passer sur le vaisseau de Duquesne, quand ce grand homme, mouillé sous les forts d'Alger, qu'il avait battus avec ses bombes, reçut les captifs chrétiens amenés par les envoyés du dey.

La figure de Duquesne, bien posée, solide, forte, énergique dans son mouvement et dans son expression, mais sans rodomontade, sans exagération de capitan, est d'une beauté sévère qui attache. La pantomime de tous les acteurs de cette scène intéressante est juste; le ton général est plus chaud et plus savant que celui du *Branle-bas du combat;* l'effet est plus large, plus franc, plus un que dans aucun des précédents ouvrages de l'auteur; le dessin ne laisse rien à désirer sous le rapport de la correction; pour tout dire, en un mot, le *Duquesne* de M. Biard, qui a tant grandi depuis dix ans, est encore un progrès.

La marine lui devra beaucoup; il est le seul peintre qui ait compris qu'il y a un intérêt puissant dans la représentation des faits intérieurs du navire; il a laissé l'eau, le ciel, le navire, la plage, c'est-à-dire l'extérieur de la marine, le paysage maritime, la poésie de l'élément navigable et de la machine navigante, à MM. Gudin, Isabey, Gilbert, Garnerey, Lepoitevin, Fatio, Jugelet, Perrot, Mayer, etc. Il est entré dans le vaisseau, et il nous y a introduits après lui; il nous montrera successivement toutes les grandes scènes qui se passent sur le pont ou dans ses batteries, scènes de mœurs, scènes de guerre, scènes historiques; il s'est fait là un beau domaine, un genre à part, et le voilà original et maître dans une des données sérieuses de l'art, comme il l'est dans une des données plaisantes.

Duquesne est dans le musée de Versailles.

A. Jal.

VARIÉTÉS.

Un épisode

DU BLOCUS CONTINENTAL.

Ceux qui visitent aujourd'hui nos villes maritimes, et qui s'étonnent à bon droit de la vie qui s'y déploie, peuvent s'imaginer, par comparaison, de quel lugubre silence elles étaient frappées pendant nos guerres navales avec l'Angleterre.

On n'entendait le matin ni les joies du départ, ni dans la journée les chants du retour, ni crier les poulies et les matelots. L'œil cherchait en vain ces cargaisons de café vidées en pyramide, ou ces pipes de rhum, qui grisaient rien qu'à les flairer en passant. Quelques vieux marins, mutiles comme leurs vaisseaux, remplissaient seuls cette scène de désolation. Nous devions cette situation au blocus continental.

Le blocus continental! une de ces idées formidables que Napoléon coulait dans sa tête de bronze quand elle était en fusion, et lorsqu'il en sortait une colonne, une armée, une proclamation.

Le blocus continental! projet qu'on n'exécute qu'avec les bras d'un peuple entier.

Pour que Napoléon ne périt point, l'Angleterre devait périr. Invulnérable dans son île, il fallait l'attaquer ailleurs que chez elle; et, comme elle était partout, partout on l'atteindrait. Le génie de Napoléon avait deviné le moyen sûr, infaillible s'il était secondé, d'abattre l'Angleterre: c'était de lui ôter la vie, en empêchant qu'elle ne la renouvelât par ses points de contact avec les autres peuples. Il fallait que le continent tout entier repoussât, comme un vaisseau pestiféré, la flottante Angleterre; que contre elle chaque côte devînt une batterie, chaque rocher un Gibraltar, chaque ville une forteresse, chaque port un abîme, chaque homme un ennemi.

Qui donc a pu empêcher cette grande idée d'éclore et d'éclater, conçue par Napoléon?

Un seul homme: Napoléon.

Il avait créé le blocus continental, il fit la contrebande continentale.

Lisez l'histoire.

Poursuivons la nôtre.

Au milieu de l'un de nos ports de la Manche, frappés comme les autres de cette torpeur commerciale, s'élevait, sans agrès, sans mâts, ras comme après une affaire, — et c'était une affaire qui l'avait rendu ainsi, — un vaisseau pris

Digitized by Google

sur les Anglais; si l'on peut appeler vaisseau une masse de bois absolument défigurée, immobile comme une maison, dans son eau verte et croupissante; déshonorée par des pots de fleurs qui rejetaient leur tige verte au-dessus et au-dessous des plats-bords. On n'aurait jamais dit que c'était là le fameux vaisseau, ce terrible *Alcyon* qui avait tant fait de mal à notre commerce, et donné de si mauvaises nuits aux assureurs. On élevait jusqu'à trois cents le nombre de vaisseaux sortis du port dont il est ici question, pris ou brûlés par *l'Alcyon*. Les marins n'osaient se dissimuler la terreur que sa rencontre inspirait. Il n'y eut qu'un vieux corsaire, nommé Scipion, qui en purgea les parages. Dans un moment de colère contre tant d'audace et de bonheur, il avait juré que non-seulement il prendrait ce fougueux voilier qui paraissait à l'horizon et en disparaissait comme l'oiseau dont il avait le nom, mais qu'il le remorquerait au port, qu'il scierait ses mâts, qu'il l'avilirait enfin par le plus honteux des châtiments dans l'idée d'un marin, c'est-à-dire qu'il en ferait une maison. Le mépris allait loin; son audace ne resta pas au-dessous de son mépris. Il se battit avec *l'Alcyon*, le prit, le traîna à la remorque, en abattit la mâture, en élargit les croisées, le badigeonna, en équarrit si bien les formes, que, sans convenir absolument avec Scipion que sa conquête était une maison, il était difficile de dire ce qu'elle était. Par cette mutilation, *l'Alcyon* avait acquis un tel caractère, qu'il y avait dans sa contexture du radeau, du navire, du coche, de la maison et du jardin. Il ne l'appelait du reste que sa maison.

Jamais la haine contre l'Angleterre, cette bonne haine qui fait vivre, qui fait serrer les dents et comprimer le cœur, ne s'était rencontrée plus amère que dans l'âme de Scipion. Je l'ai connu. — Fils d'un père tué par les Anglais, lui-même longtemps prisonnier à Portsmouth, et blessé à la main gauche d'un éclat de bois, il était beau de colère lorsqu'il racontait les carnages que lui et les siens avaient exercés contre les marins anglais; il avait alors du sang jusqu'aux lèvres. On l'écoutait avec d'autant plus d'attention, que ses calamités personnelles n'animaient pas son indignation; elle prenait sa source dans cet esprit de nationalité sublime qui conserve les peuples.

Scipion haïssait l'Anglais comme on hait une tache noire sur du blanc, par instinct: haine qu'on boit avec le lait et qu'on rend avec son âme. Tout ce qui lui paraissait mauvais, il le qualifiait d'anglais.

Lui et une vingtaine de vieux invalides et damnés corsaires comme lui, s'étaient réfugiés à bord de *l'Alcyon;* du quai et des deux rives, on les voyait tout le jour, se promenant, la pipe à la bouche, sur le pont de ce qu'ils appelaient leur maison, ou braquant la lunette d'approche sur tous les points de l'horizon, afin d'être les premiers à signaler quelque corsaire ramenant au port une bonne capture.

« Conçoit-on, disait le vieux Scipion à ses compagnons, que la ville soit pourvue en tabac, en sucre, en café, en toiles, en indiennes, absolument comme en pleine paix, quand il y a déjà bien des semaines que pas une ancre amie n'a remué le fond du bassin? »

On lui répondait :

« C'est que nous sommes trahis, c'est que nous sommes vendus. Apprenez, maître Scipion, si vous ne le savez mieux que nous, que chaque nuit et à notre barbe, on débarque sur la grève des cargaisons entières, malgré les sabres de la douane, malgré les fusils des garde-côtes.

— Vrai! mes amis, le blocus n'est pas respecté, ajoutait un troisième; il n'y a plus de patriotisme. — Ces gueux d'épiciers ne demandent pas mieux que de remplir leurs tonneaux de sucre de la Jamaïque et de café de Bourbon, et nos marchands de toile livreraient les clefs de l'arsenal pour une aune de mousseline anglaise. La contrebande nous ronge; tout cela fait que nous ne viendrons jamais à bout de l'Anglais.

— Eh bien! dit Scipion, quoique nous ayons le malheur de ne manquer de rien, grâce aux Anglais, restons fidèles à notre serment. On nous vend à moitié prix du tabac anglais, excellent, contre du tabac français qui emporte la gueule et qui vaut le double. — Fumons du tabac français. »

Et tous : « Point de tabac anglais!

— Le sucre vaut 10 francs la livre; on l'offre à 3 francs de contrebande.

— Point de sucre!

— Et par conséquent point de café!

— Point de café! vive le blocus! — L'Anglais périra par le blocus!

— Quant à nos femmes, elles se vêtiront comme elles l'entendront; mais point de toile de Hollande apportée par les Anglais, point de mousseline anglaise, rien d'anglais! nos femmes se tisseront des chemises d'étoupe; elles iront nues, sacrebleu! plutôt que de favoriser le commerce anglais.

— C'est entendu!

— Si tous les Français prenaient aussi énergiquement parti que nous pour le blocus, les Anglais seraient bientôt coulés. »

Et ces braves marins, qui partageaient avec l'aveuglement du fanatisme une idée très-fausse en économie politique, mais qui leur était venue de Napoléon, se privaient de tout plutôt que de devoir la moindre commodité de la vie à la contrebande anglaise. De fait, rien n'était original comme le contraste d'une place de commerce qui, manquant la veille de denrées coloniales ou de produits étrangers, s'en trouvait encombrée le lendemain, sans qu'un navire français fût entré dans le port. — Les lois avaient cependant

Digitized by Google

attaché une peine assez forte au délit de la contrebande : la mort pour ceux qui la faisaient, la mort pour ceux qui y coopéraient.

« Mais que fait donc notre commissaire de marine, continua maître Scipion, qui n'envoie pas tous les bateaux armés de la douane contre cet infernal navire ? Il paraît le soir, débarque ses marchandises la nuit, lorsque le vent ou l'occasion est favorable, et au jour, il se déploie à l'horizon et hors de toute portée des forts ?

— Oui, c'est juste. Mais avez-vous remarqué, maître Scipion, qu'il ne descend précisément que lorsque les bateaux armés sont en course ailleurs?

— Je l'ai déjà remarqué. — Il reviendra donc toujours racler nos forts de son beaupré et remplir nos magasins de sa contrebande ? Il y a longtemps, trop longtemps que cela dure. Il file vite, j'en conviens ; mais les boulets vont vite aussi. *L'Alcyon* n'allait pas mal, qu'en dites-vous? C'est qu'il y a du mystère là-dessous. Que je voudrais savoir qui lui apprend si bien le moment favorable où il faut débarquer !... et celui dont les signaux... Mais ne voyez-vous rien là-bas, dans l'ouest, à l'horizon, dans cette ligne d'eau bleue, légèrement mousseuse ?... Passez-moi la lunette. Si c'était ce damné de contrebandier ! »

Et maître Scipion, debout, le regard attaché sans préoccupation vers le point d'eau et de ciel qu'il avait désigné, allongeait avec précision, mais machinalement, les divisions de la lunette, tout en promenant la manche de sa veste sur le grand verre. Cette opération achevée, il plia la jambe droite avec précaution, en même temps qu'il laissait couler la gauche sous lui : il se rapetissa graduellement dans la génuflexion du chasseur qui va décharger son arme, et de cran en cran, étant arrivé à la prostration parallèle à l'horizon, la lunette tomba au point d'appui, son œil contre le verre ; on l'eût dit en prière. Toute l'énergie du vieux Scipion était passée dans son œil qui se balançait à 5 lieues de là, à l'extrémité d'un rayon.

« Que vient chercher, s'écria-t-il tout en mesurant la hauteur de l'horizon, chaque jour, à cette heure, sur le rivage, cette jeune fille, en belle robe bleue, que je viens de voir passer dans le champ de ma lunette, à deux lieues de la ville et au bord de la mer ? Il paraît qu'elle a pour amant quelque bel aspirant, qui lui apprend à nager, ou quelque officier du fort. » Maître Scipion n'insista pas davantage.

Ses camarades, qui connaissaient toute la rectitude de son regard, lui dirent, après une pause qu'un homme de terre aurait certainement eu l'indiscrétion de troubler plus tôt :

« Eh bien, Scipion ! »

Il ne répondit pas.

« Eh bien, Scipion ! »

Scipion se leva, ferma gravement sa lunette, et, après avoir passé sa main sur l'œil droit pour l'éclaircir, il répondit sèchement : « C'est lui ! c'est le contrebandier ! Demain, le sucre vaudra 10 sous de moins la livre, le café aussi, et nos dames auront de la mousseline claire pour la Fête-Dieu. — Mort de mon âme ! j'incendie le port si le commissaire me refuse une lettre de marque ! J'y vais de ce pas. Je sais qu'il n'y a qu'une mauvaise goëlette dans le port, n'importe; j'y vais, je ne demande que cette barque. Suffit. — Et voyez si nous ne sommes pas trahis ; précisément au moment où toutes les chaloupes canonnières sont dehors, le contrebandier anglais se présente, il arrive ! — Et dites encore après cela qu'il n'y a pas de connivence entre lui et les gens de la ville. Il y des signaux convenus. Allez les chercher ces signaux sur ces mille toits de maison !.... »

Maître Scipion descendit le port et s'achemina vers l'hôtel du commissaire de la marine.

Pendant ce temps le vaisseau grandissait graduellement, mais toujours hors de portée des forts. A ses allures, tantôt vives comme la curiosité, tantôt subitement réprimées comme par la peur, on comprenait qu'il n'approchait que pour savoir avec certitude s'il devait décidément s'éloigner, ou hasarder plus tard une descente sur la côte. Il attendait un signal.

Les canonniers du fort étaient à leurs pièces ; mais l'éloignement du contrebandier rendait encore leur service inutile.

Scipion arriva chez le commissaire de la marine. Avant de parvenir à la pièce voisine de celle où ce grand fonctionnaire dînait ce jour-là en famille, il fut questionné, malmené, poussé, retenu par vingt domestiques.

Il étouffa autant de jurons que de pensées devant le luxe des appartements. Jamais les services administratifs n'ont été bien appréciés par les marins ; Scipion n'était pas une exception. Après avoir compté les carreaux de l'appartement et les clous des fauteuils, il agita la sonnette qui était sur la console.

Un domestique parut.

« Dites à M. le commissaire que je veux lui parler.

— On ne parle pas à M. le commissaire après cinq heures ; il est cinq heures un quart.

— Je dis que je veux lui parler ; sinon j'entrerai dans le salon, où je l'entends dîner, sans me faire annoncer.

— Qui êtes-vous ?

— Marin. Annoncez un marin.

— Votre grade ?

— Aurons-nous bientôt fini ? — Corsaire. »

Scipion poussa le domestique par les épaules dans le salon, où l'on entendit, quelques minutes après, une légère rumeur.

« Monsieur, dit en revenant le domestique, M. le commissaire donne audience de dix à onze

heures, le mardi de chaque semaine, à ceux qui réclament des renseignements; de onze heures à midi, le mercredi, à ceux qui demandent du service, et le jeudi, de deux heures à quatre, à ceux qui sollicitent leur retraite. Ainsi vous avez trois jours dans la semaine. Voyez dans quelle catégorie vous vous trouvez. — J'ai l'honneur de vous saluer.

— Tonnerre! s'écria Scipion, c'est aujourd'hui vendredi; j'attendrai donc quatre jours pour révéler au commissaire la présence du contrebandier dans la rade! »

Il reprit la sonnette, et l'agita violemment.

Le domestique reparut.

« Voulez-vous bien retourner à votre maître et lui dire, puisqu'il ne veut pas me donner une audience, que le contrebandier anglais est en vue, que dans une heure il sera nuit, et que dans quatre la cargaison sera débarquée, s'il n'y met empêchement. »

Le domestique obéit. Il se rappelait le geste de Scipion.

Il revint très-poliment dire que M. le commissaire le remerciait beaucoup de son avis, quoiqu'il ne l'eût pas attendu pour avoir connaissance de la présence du contrebandier. Après le dîner, on donnerait des ordres en conséquence.

« Retournez encore, cria le vieux Scipion, et dites que je ne suis pas venu donner un avis, mais chercher une lettre de marque; que je veux sur-le-champ une lettre de marque, entendez-vous? »

Scipion fut prié d'attendre.

« A la bonne heure; » il s'assit.

Une demi-heure se passa; le domestique ne venait pas le délivrer; il rongeait le frein.

En ce moment, pensait-il, le contrebandier double la pointe du fort: avec le vent qui règne, deux bordées suffiraient pour lui couper la retraite. Mais il faut se hâter!

On passa le rôti.

C'était le second service: il dura une demi-heure.

« La nuit se fait, ajouta Scipion, le vent va tomber; il serait surpris par le calme, on le prendrait avec la main. Dans une heure il sera trop tard: il profitera de l'obscurité pour jeter sa contrebande à terre ou pour s'évader. Vent et marée! ils m'ont enclouë ici comme une vieille pièce de rebut! — Aurez-vous bientôt fini là-bas? »

Il vit circuler le dessert.

Alors il n'y tint plus de rage. Certainement, on aurait entendu ses exclamations de la pièce voisine, si on avait pu entendre quelque chose. Le bruit des verres, des rires et de la conversation étouffait tout.

« Aimez votre pays! jurait-il; de beaux messieurs sont à manger et à boire, tandis que l'Anglais viole le blocus. Mais la nuit va se faire, et ils boivent encore. — Je n'ai pas mangé, moi, pourtant, depuis que j'ai vu ce chien de contrebandier. Je n'ai qu'un cigare dans l'estomac. »

Il tournait déjà la clef dans la serrure pour forcer le salon.

Les domestiques passèrent le café et la liqueur sur des plateaux.

D'autres suivaient avec des bougies.

Il entendit ou crut entendre un coup de canon dans le lointain.

« On se bat! s'écrie-t-il, et il renverse deux domestiques et tout le café et toute la liqueur.

— Sacredieu! monsieur le commissaire, voilà deux heures que je suis en panne dans votre antichambre, et, depuis deux heures, vous êtes averti que le contrebandier anglais croise devant la ville, et que je vous demande une lettre de marque. »

Tous les convives furent interdits.

Gravement et en filtrant un verre de champagne, le commissaire lui dit:

« Personne n'a besoin de me prescrire mon devoir. — Sortez!

— Oui, je sortirai, mais je vous aurai dit votre fait. Est-ce en mangeant des poulets et en buvant du rhum que vous donnerez la chasse aux contrebandiers? — Je dirai à toute la ville, à tous les gens du port, que vous m'avez refusé un mauvais chiffon de papier qui me donnât droit de battre les ennemis de mon pays. Il y a quelqu'un ici qui trahit le gouvernement, et ce n'est pas moi! — Il y a quelqu'un ici qui connaît le rocher où l'on descend à minuit la contrebande!...

— Assez! »

Le regard sauvage et accusateur du corsaire, qui frappait au hasard et partout, tomba sur la jeune fille du commissaire de la marine: il s'amortit. Il s'y fixa avec un étrange étonnement et qui suspendit sa colère: il se calma. On eût dit un tison qui tombe dans l'eau.

« A la santé de mon empereur, s'écria-t-il en saisissant un verre à portée, et à la gloire du blocus continental! »

La singulière diversion que la vue de cette jeune personne avait opérée sur Scipion permit à un jeune aspirant de se lever, et d'engager Scipion à se retirer avec décence.

« C'est vous, monsieur Auguste, lui dit-il; c'est vous?

— Oui, mon vieux Scipion.

— Ah! monsieur Auguste, si vous m'avez quelque reconnaissance pour vous avoir appris à faire de la tresse et à prendre un ris, obtenez-moi une barque, une chaloupe, un radeau, et que j'aille me patiner avec ces contrebandiers qui viendront bientôt, si on les laisse faire, dormir dans nos hamacs.

— On ne s'y prend pas ainsi, Scipion, un jour de fiançailles.

— Fiançailles!

Digitized by Google

— Eh oui! la fille du commissaire de la marine se marie dans huit jours.

— Avec quelque contrebandier anglais, je gage !

— Non, Scipion, avec moi. Mon épouse sera celle que tu as si étrangement regardée.

— Vous épousez cette demoiselle?

— Pourquoi cet air d'étonnement, Scipion? ce ton qui semble douter d'une chose pourtant si naturelle.

— En ce cas, vous ferez bien d'avoir une maison au bord de la mer. Votre femme aime beaucoup la mer.

— Je ne te comprends pas.

— Je vous répète que votre femme aimera beaucoup la mer, si elle conserve ses goûts de demoiselle.

— Ah ça ! explique-toi.

— Tout est expliqué. Depuis six mois, je vois votre fiancée venir se promener sur la jetée du fort et gravir les rochers les plus élevés, qu'il y ait du vent ou de l'orage. Peut-être est-ce là qu'ont lieu vos rendez-vous ?

— Des rendez-vous ! le bord de la mer ! ma fiancée toute seule! Cécile! Tu me promets la preuve de ce que tu avances, Scipion !

— Vous la donner m'est aussi facile que de prendre ce chien de contrebandier. Venez demain à bord de ma maison ; et ma lunette vous montrera votre fiancée comme je vous vois là.

— Avec un homme ? s'écria le fougueux aspirant.

—Je ne dis pas cela. Vous chercherez l'homme; c'est votre affaire ; moi j'ai vu la femme !

— A demain, Scipion !

— A demain, monsieur Auguste ! »

Il était nuit. Au matin on sut que le contrebandier avait effectué le débarquement de ses marchandises prohibées.

Evidemment Scipion se trompait sur la conduite du commissaire de la marine : jamais rien de suspect n'avait plané sur sa vaste administration. Choisi dans les rangs des vieux capitaines de vaisseau qui avaient fait la campagne de l'Inde sous le bailli de Suffren, sa vie passée rendait sa réputation inabordable au soupçon. Il est vrai que son département n'était pas le plus heureux à sévir contre la fraude ; mais le hasard explique ces malheurs : de grands généraux n'ont jamais gagné de batailles.

Cécile est née dans l'Inde, où son père avait été gouverneur. Fleur parfumée d'un autre climat, elle se décolore sous notre ciel ; elle a froid à notre soleil. Son teint brun a pâli ; sa taille flexible penche. Son énergie parfois soudaine, sa mollesse habituelle, sont un contre-sens perpétuel avec notre civilisation placide. Bien qu'elle ait caché l'ardeur de son âme sous nos manières, sous notre costume, sous notre éducation, cette âme voluptueuse de créole brise à chaque instant l'enveloppe qui l'étouffe. Le voile européen sied mal à cette verte nature indienne pleine de sève et de vitalité.

Aussi cette contrainte la tue. Elle mourra peut-être comme la fleur transplantée, en regardant le soleil. Il faut l'entendre parler avec sa voix de créole. La voix d'une créole est une musique que Dieu a mise dans la bouche des femmes américaines, comme une compensation au silence dont il a frappé le gosier des oiseaux de cette partie du monde. Le chant des oiseaux est passé dans la voix des créoles : on dirait qu'il y a de l'amour dans leurs expressions les plus simples. Qu'elles sont plus meurtrières avec cette voix que la fièvre et la chaleur ! Aimer une créole et mourir, c'est le commencement et la fin d'une passion. Il n'y a pas d'infidélité possible sous l'équateur : on aime, on est aimé, l'on meurt. La vie et les fleurs viennent si vite !

Il y avait erreur grossière de la part de Scipion. A deux lieues de distance, la fille d'un pêcheur peut ressembler à la fille d'un commissaire de la marine. — Quel moyen de croire qu'une enfant sortie à peine de la tutelle du pensionnat, élevée avec toute la sollicitude paternelle (sa mère était morte), aimée d'un jeune et brave officier de marine, entourée de la surveillance délicate, mais attentive, de vingt domestiques (la supposition était trop insensée), compromit son nom, sa vie, son avenir, par un amour caché, par un amour écouté avec complaisance au bord de la mer, à deux lieues de la ville? Et d'ailleurs Cécile est un enfant d'imagination et de repos, qui aime son sopha de velours, son oiseau qui chante pour l'amuser quand elle ne chante pas pour amuser son oiseau ; qui se penche sur sa harpe, comme pour regarder l'harmonie qui coule de ses doigts ; qui lit, une cassolette à la main, et des fleurs dans les cheveux, la souffrante poésie de Millevoye, et joue avec les aiguillettes d'or, avec le poignard de son fiancé. Voilà sa vie.

Scipion ! Scipion ! ta vue commence à faiblir ; tu n'as aperçu au bord de la mer que l'écume qui couvre le rocher.

Auguste ne manqua pas de se rendre le lendemain, à l'heure convenue, à bord de *l'Alcyon*, y apportant l'irritation d'une nuit d'insomnie et la promesse de la vengeance la plus prompte.

Le ciel, si rarement d'accord avec nos projets, fut ce jour-là d'une sérénité admirable. On eût pu voir à dix lieues de distance : le vieux corsaire et l'aspirant ne virent rien. Il fallut l'obscurité de la nuit pour les convaincre que la demoiselle à la robe bleue ne viendrait pas au rendez-vous. Ils se quittèrent avec des sentiments différents : l'un croyait compromis l'amour-propre de son entêtement ; l'autre avait la joie du doute. Au lendemain fut remise la seconde épreuve.

Digitized by Google

Auguste de Bussy alla passer la soirée auprès de Cécile. Il déposa à ses pieds tout ce qu'il lui restait de vague jalousie. Après une infidélité apparente et qu'on a soi-même démentie, on trouve plus douce la parole de celle qu'on aime, plus enivrante la pression de sa main. Vingt fois, sur le ton de plaisanterie moqueuse dont il se sentait inspiré contre lui-même, il fut sur le point de raconter sa fatale croyance aux propos de Scipion, les propos de Scipion, la lunette d'approche, et de réclamer son pardon par un baiser.

Elle et lui parlaient encore de leur prochain mariage. On obtiendrait peut-être un grade, quoique cela fût assez difficile dans ces temps; et si Auguste, à sa première croisière, allait être pris par les Anglais, conduit dans les pontons : idée affreuse !

Et cela arrivait facilement alors dans les ports de la Manche, où, une demi-heure après l'appareillage, le combat; et deux heures après le combat, les pontons.

Ces deux enfants pâlissaient.

Tandis qu'ils riaient et pleuraient, parlaient de gloire et de mort, familiarités énergiques que l'Empire avait introduites dans nos cœurs, Auguste se prit à baiser le mouchoir de Cécile, où quelques pleurs avaient été répandus.

« Elégante ! s'écria Auguste, élégante ! que dirait l'empereur ? que dirait le blocus ? vous pleurez dans la batiste anglaise ?

— Oh ! Dieu, dit-elle, les monstres ! — Je n'en veux pas, — moi, — de la batiste anglaise ! — Comment ai-je pu..... ? Mais c'est mon père qui m'a donné ce mouchoir. »

Elle pétrit ce mouchoir dans sa jolie main, et l'approcha de la flamme de la bougie.

« Que faites-vous là, Cécile ? dit le père en entrant.

— Papa, je remplis ton office ; je te supplee : tu brûles sur la grande place les cargaisons anglaises ; moi je brûle mon mouchoir de batiste à la flamme de cette bougie. Je fais aussi respecter le blocus : ne suis-je pas ta fille ? »

Auguste ne se possédait pas de joie.

Le commissaire embrassa froidement sa fille ; un nuage passa sur son front ; il se hâta de dire : « Les nouvelles des croisières ne sont pas heureuses. »

Cécile chancela.

« Auguste ! vous partirez dans huit jours pour croiser dans la Manche. C'est au tour de votre frégate ; après, nous penserons à votre mariage. »

Auguste aurait cru injurieux pour sa fiancée de retourner huit jours de suite au rendez-vous de Scipion. Il lui écrivit, en lui envoyant dix livres de tabac de France, qu'il le remerciait beaucoup de son prudent avertissement, mais qu'il ne jugeait pas à propos d'en profiter davantage.

Rien ne détourna le vieux marin de ses investigations, et l'obstination s'en étant mêlée, il cherchait la jeune fille au bout de sa lunette avec autant de tenacité qu'il guettait auparavant le contrebandier.

Huit jours s'écoulèrent : ni contrebandier à l'horizon, ni jeune fille sur les rochers.

Auguste de Bussy partit en croisière.

Le soir du neuvième jour, Scipion vit passer, et un cri lui échappa, la jeune fille dans le grand verre de la lunette.

« Faut-il être damné ! — Précisément au moment où M. Auguste a quitté le pays, voilà que je revois cette jeune fille : — que n'est-il ici pour nier encore ! — Eh bien ! est-il si fou le vieux corsaire ! C'est bien elle : la même robe bleue, le mouchoir à la main ; — c'est cela, — de rocher en rocher. — Oh ! M. Auguste, mon joli aspirant, mariez-vous ! mariez-vous ! Y a-t-il possibilité de se tromper ? Sa figure ? je la vois comme si elle était à deux pas... ; sa bouche..., ses yeux... où, démon ! va-t-elle ? — car il vente la peau du diable, et sa robe porte comme un perroquet de fougue.

— En voici bien d'un autre, à présent... le contrebandier sous ses basses voiles qui arrive ! Ah ! le chien ; il sait donc déjà que la frégate est partie ! »

Et Scipion attacha son attention sur le contrebandier, dont il épia la manœuvre avec toute l'exaltation d'intelligence d'un levrier en arrêt.

« Toujours toi, vieux coquin ? Que la mer te serve de tasse ! »

Il fit ensuite tourner le tube de la lunette sur son axe, voulant avoir aussi le cœur net de ses soupçons sur la jeune fille à la robe bleue. Ce manége d'aller du vaisseau à la femme, de la femme au vaisseau, lui révéla, avec une soudaineté d'esprit que les gens enthousiastes qualifieraient d'inspiration, et que la raison explique très-bien, la pensée coupable que les deux apparitions n'étaient pas étrangères l'une à l'autre. Il trouvait un motif au retour du contrebandier dans le départ de la frégate ; il expliqua naturellement la présence de la jeune fille sur le rivage par le retour du contrebandier. Une fois ce soupçon accueilli, l'Amérique était découverte. Ses doutes sur cette correspondance intime entre l'arrivée du vaisseau et la promenade de Cécile se raffermissaient en outre par les exemples du passé : chaque fois qu'il avait aperçu le contrebandier, il s'en souvint, il avait vu Cécile.

Ayant brusquement fermé sa lunette, Scipion descendit au port, se présenta chez le commissaire de la marine, et avec l'accent arrêté d'un homme qui est sûr d'être obéi, il lui dit :

« Vous allez, monsieur le commissaire, me délivrer sur-le-champ une lettre de marque : entendez-vous ? »

Prévenant toute explication superflue, il se pencha à l'oreille du commissaire ;

« Le contrebandier rentrera cette nuit : la fille à la robe bleue et blanche se promène en ce moment sur les rochers qui bordent le fort.

— Silence ! silence ! passez dans mon cabinet, Scipion. Asseyez-vous.

— Hâtons-nous, monsieur.

— Vous n'avez pas d'habits, Scipion ? Dix pièces de drap, prises sur la cargaison du contrebandier, seront pour vous.

» Vous n'avez pas de pantalon : cinquante pièces de nankin pour vous.

» Vous n'avez pas de chemises : cinquante pièces de toile de Frise pour vous.

» Vous fumez : deux boucauts de tabac Virginie.

» Votre misère vous défend le café et le sucre : dix barriques de sucre, dix de café pour vous.

» Votre femme dort sur la paille, vos enfants à terre : de l'édredon pour elle, pour vous, pour vos enfants.

» Votre cave sera pleine de rhum, de vins, de liqueurs, vos armoires de linge, entendez-vous, Scipion ?

— Monsieur le commissaire, une lettre de marque ! une lettre de marque !

— Malheureux, tu n'as pas d'argent : tes poches en seront gorgées.

— Une lettre de marque ! une lettre de marque, par Saint-Elme ! car il se fait tard.

— Tes fils seront exempts de tout service de terre et de mer, Scipion !

— Une lettre de marque !

— Scipion, je mettrai la croix d'honneur à ta boutonnière.

— Il est nuit ; une lettre de marque, monsieur le commissaire, ou je ne me connais plus !

— Mais si je te la donne, Scipion... je te connais, tu prends le contrebandier ; le contrebandier pris, on brûle la cargaison. Dis, que t'en reviendra-t-il ? Rien, de la cendre.

— De la cendre ! Ainsi soit l'Angleterre ! De la cendre, et que j'en frotte mes mains ! que j'en remplisse ma bouche ! De la cendre, de la cendre ! voilà ce qui m'en reviendra. Vous appelez cela rien !

— Et si je ne te donne pas cette lettre de marque, que feras-tu ?

— Je vous dénoncerai.

— A qui ?

— A l'empereur et roi.

— Et de quoi m'accuseras-tu ?

— De n'être qu'un contrebandier, un ami des Anglais, un traître au blocus continental.

— On ne te croira pas.

— Et votre enfant, votre fille ?

— En quoi ma fille me compromettrait-elle ?

— Je dirai ses signaux aux bords de la mer, sa robe bleue, lorsque le contrebandier peut entrer sans danger ; sa robe blanche, lorsqu'il doit fuir.

— Tu te trompes, Scipion, ma fille ne sort jamais de son appartement : elle l'a gardé aujourd'hui.

— Et pourquoi me proposiez-vous de l'or ?

— Insensé ! je ne t'ai offert de l'or que pour t'engager à courir plus vite à ton but. Juge des occasions où il est nécessaire de risquer le courage de mes marins : si une première fois je t'ai refusé une lettre de marque, maintenant je t'accorde ce que tu désires ; tu vas avoir à l'instant même ta lettre de marque. »

Durant ce dialogue, la nuit était venue : nuit d'hiver couverte d'épais brouillards.

« Je te disais, Scipion, que tu avais pris une récompense pour une séduction, pour un piége. Mais ton erreur résulte de la vivacité de ton patriotisme : je t'excuse. »

Beaucoup d'autres belles paroles firent oublier à Scipion que la nuit était déjà si sombre et si avancée, que l'ange des ténèbres même ne trouverait jamais le contrebandier.

Ensuite le commissaire de la marine sonna.

Cécile, en costume du soir, visiblement trop fraîche et trop parée pour supposer qu'elle revenait du bord de la mer, parut et apporta une lettre de marque à son père.

Le vieux corsaire ne comprit rien à la métamorphose. La fille du commissaire devant lui, quand il la croyait au bord de la mer ! Il se crut fou.

Il sortit ; mais, pendant sa longue conversation, le contrebandier était rentré déjà dans un port d'Angleterre.

Scipion froissa avec rage dans ses mains la lettre de marque.

La frégate sur laquelle Auguste était parti depuis deux jours rentra dans la nuit au port avec une prise de quatre vaisseaux anglais de la Compagnie. Dans l'affaire où ces quatre vaisseaux étaient restés la conquête des Français, Auguste avait montré beaucoup de courage, et, ce qui est plus rare, beaucoup de sang-froid. Le rapport de la journée le citait parmi les officiers dignes, par leur bravoure, d'être recommandés à la bienveillance des ministres de Sa Majesté.

Qu'elle fut heureuse, Cécile, lorsqu'Auguste, parlant près de sa joue, si près que ses boucles brunes en étaient agitées, lui raconta les boulets passant sur sa jeune tête, la mitraille se croisant avec le commandement des chefs, enfin cette émotion d'une première affaire vive comme l'amour. Elle séparait ses cheveux blonds pour voir s'il disait vrai, s'il n'était pas blessé ; elle prenait ses mains dans ses mains : elle était si heureuse !

Tout à coup le canon de la frégate annonça aux gens de l'équipage qu'il fallait sur-le-champ se rendre à bord.

Comme Auguste retournait précipitamment à

Digitized by Google

son poste, il fut fort étonné de rencontrer Scipion sur le pont du vaisseau.

« Que voulez-vous, monsieur Auguste ? j'aime mieux servir comme matelot ou canonnier à bord de votre frégate, que de voir chaque jour, les bras croisés, des choses qui soulèvent le cœur. »

La conversation entre le corsaire et l'aspirant en resta là. Chacun regagna son poste : la frégate appareilla.

Chargé de pluie et de grêle, le temps était horrible : la frégate louvoya tout le reste de la nuit.

Au jour, les habitants, que quelques sourdes volées de canon avaient éveillés, furent témoins d'un beau spectacle.

La frégate serrait étroitement entre elle et la terre le contrebandier si connu, si redouté. Malgré sa marche supérieure, l'interlope était obligé de raccourcir chaque fois ses bordées, sous peine de se rencontrer proue à proue avec la frégate, ou, en continuant sa manœuvre, de tomber sous le canon des forts ou de dériver sur les rochers. Pourtant il restait encore une voie de salut au contrebandier ; c'était de passer entre un gros rocher à deux longueurs de vaisseau du rivage, et la terre, passage infranchissable pour la frégate. Le contrebandier connaissait-il ce passage désespéré ? l'ignorait-il ? c'est ce qui faisait battre le cœur de tous les habitants rangés sur les hauteurs qui dominaient la rade. Il fallait se hâter : il n'y avait plus qu'une bordée de salut pour le contrebandier.

Il virait de bord pour la courir, quand la frégate, sans quitter sa proie, détacha une embarcation montée de douze soldats de marine, d'un timonier, et d'un aspirant pour les commander.

L'embarcation se dirigea vers la terre.

La mer était haute, fatiguée encore par l'orage. On entendait se heurter les carabines des soldats ; on voyait debout l'officier, sans chapeau, le visage blême, la trompette marine à la main.

Ils s'approchaient du rivage.

Sur le rivage, il n'y avait qu'une jeune fille en robe blanche, venue là, sans doute, pour suivre du regard son amant dans le combat qui se préparait, ou pour respirer l'air robuste et sain de l'Océan.

Le vent était fort, ses longs cheveux flottaient, sa robe blanche et pure s'attachait à ses jambes, comme un voile à une statue antique ; ses beaux pieds évitaient avec soin l'écume blanche qui s'étendait en nappes autour d'elle.

La barque approchait toujours.

Bientôt on distingua Scipion qui était au gouvernail, et Auguste qui commandait debout à l'arrière.

Ils étaient déjà sur les brisants.

Le contrebandier achevait sa dernière et fatale bordée ; il n'avait plus que celle-là à fournir, si un signal ne l'avertissait tout à coup, rapide comme un cri, comme un geste, de se jeter dans la passe.

Ce signal allait être donné peut-être.

La population entière ne respirait plus.

« En joue ! » cria Auguste.

La trompette marine lui tomba des mains.

« Feu ! » cria Scipion.

Une main blanche, comme celle d'un ange qui écarte un rayon de soleil ou un nuage, s'était levée, enveloppée d'un mouchoir blanc.

La main tomba, et le corps aussi.

Douze coups de fusil avaient porté. Douze balles avaient renversé la jeune fille à la robe blanche, qui était venue, par ordre de son père, respirer l'air marin qui rend la santé.

Le contrebandier amena son pavillon sans résistance. Il fut remorqué au port.

On cria : Vive l'empereur ! à bord de la frégate.

On répondit : Vive l'empereur ! de la terre et de la ville.

Vive le blocus !

Le soir de cette journée, une harpe eut ses cordes brisées, un oiseau s'envola, un livre resta ouvert qu'on ne ferma plus.

Entendez-vous ces cloches joyeuses, ce canon qui tonne, ce peuple qui se rend sur la grande place ? Décimé par la famine, par la guerre et par Napoléon, il crie : Vive la guerre et Napoléon ! ruiné par le blocus continental, il hurle : Vive le blocus continental ! Il vient là nu-pieds, nu-tête, quoiqu'il gèle, les lèvres gercées, les mains violettes, l'estomac rentré par la faim.

D'abord, Scipion conduit un peloton de vieux corsaires : il a les honneurs du pas.

Tout ce qui abhorre les Anglais et l'Angleterre est invité à coups de canon à la fête. Toute la ville y est.

Ce n'est ni du pain, ni du vin, ni du tabac, ni du sel, ni de l'or qu'on va distribuer au peuple, c'est de la vengeance contre l'Angleterre, de la vengeance argent comptant : chacun en prendra à pleines mains ; les vieillards, les jeunes hommes, les enfants, les femmes, en auront leur part ; les femmes surtout. Comme elles sont belles de fureur ! Chacune d'elles va se payer d'un fils mort, d'un frère prisonnier, d'un époux noyé. C'est le jour du rachat ! Vous savez si une mère est terrible quand on tue son fils ! Il y a là des mères qui ont eu huit fils tués par Nelson !

Jetez les yeux maintenant sur la grande place, autour de laquelle rôde et hurle ce peuple, qui sort la langue, qui aiguise ses ongles : elle est encombrée de marchandises de tous les pays, car les contrebandiers anglais s'étaient faits les courtiers de toutes les fraudes. Voyez les trésors des deux hémisphères, jetés à brassées sur la terre. Il y a là deux millions de marchandises rares ou

Digitized by Google

Digitized by Google

Le Vice-Amiral Leissègues

Bouvier Sculp.

Combat de Santo Domingo. (6 Février 1806)

Imprimé par Chardon

Digitized by Google

utiles. Que cette laine filée par l'industrie servirait bien à couvrir la nudité de ce peuple dont les os percent la chair! cette toile, à vêtir ces pauvres mères! Oh! qu'avec l'or de ces marchandises on indemniserait de maux et de malheurs! Le pêcheur aurait un bateau, le laboureur une charrue, tous du pain; car le pain de l'Empire est dur, le pain de l'Empire est rare. Peuple, voulez-vous du drap, de la laine, du pain?

« Nous voulons de la vengeance! nous voulons du feu!

—Vive l'empereur et roi! Vive le blocus continental! Mort aux Anglais! »

Voici le commissaire de la marine! Place au cortége! place aux torches!

L'air rayonnant de patriotisme, M. le commissaire de la marine, en écharpe tricolore, une torche à la main, s'ouvrit un passage à travers la foule. Il était suivi de l'équipage de la frégate. Auguste, pâle et un flambeau à la main, marchait à côté du commissaire de la marine.

« Vive l'empereur! »

Le commissaire s'arrêta au milieu de la place, devant un bucher immense.

« Vive le blocus continental!

— Mort aux Anglais! »

En agitant la torche enflammée au-dessus de sa tête, le commissaire de la marine s'écria: « Vive l'empereur et roi! — Vive le blocus continental! — Mort aux Anglais! »

Monté ensuite sur un ballot de laine, par un geste, il réclama le silence.

Il l'obtint.

Et il lut:!

« Décret de l'empire.

Article unique:

»Toutes les marchandises anglaises, saisies sur les vaisseaux anglais et autres, seront brûlées immédiatement. *Signé* L'EMPEREUR. »

« Vive l'empereur! »

Il prit, pour donner l'exemple de son obéissance aux lois, une poignée de soie écrue, et la jeta dans le foyer.

Alors Scipion et ses corsaires défoncèrent à coups de hache des barriques de tabac; et après en avoir respiré la saveur âcre, mais si douce aux organes du marin, les barriques roulèrent dans la flamme! Tout y passa.

Deux millions de marchandises furent réduits en cendre et en fumée. Jusqu'à l'entière destruction, le commissaire de la marine et l'état-major de la frégate, dont Auguste faisait partie, ne quittèrent pas leurs places d'honneur.

Quand tout fut achevé, quand l'ivresse de la rage, les cris eurent couché, dans cette cendre qui resta tiède trois jours, ces démons, ces éternels ennemis de l'Angleterre, le cortége défila aux cris de: Vive l'empereur! mort aux Anglais!

Scipion se jeta sur les pas du commissaire et lui dit: « Morte!

— Morte! répéta le commissaire.

— Morte! répéta Auguste.

— Silence! » ajouta Scipion.

Il se perdit dans la foule en criant: Vive l'empereur!

Au bout de trois jours, Auguste fut nommé enseigne. — Il reçut la croix d'honneur des mains du commissaire de la marine.

Le commissaire de la marine reçut aussi une médaille de la part de l'empereur.

LÉON GOZLAN.

Combat

DE SANTO-DOMINGO.

Ce fut le 13 décembre de l'année 1805, par un temps épouvantable, que nous appareillâmes de la rade de Brest au nombre de onze vaisseaux et quelques frégates; car, à cette époque, nous ne sortions de nos ports qu'à la faveur des tempêtes.

Parvenue à la hauteur des Açores, cette escadre se sépara en deux divisions; l'une de six vaisseaux, sous les ordres du contre-amiral Willaumez, fit route au sud; et l'autre, composée des vaisseaux *l'Impérial*, *l'Alexandre*, *le Jupiter*, *le Brave*, *le Diomède*, deux frégates et une corvette, sous le commandement du contre-amiral Leissègues, se dirigea vers le nord. *L'Impérial*, de 130 canons, portait le pavillon amiral. Cette escadre avait pour mission de porter à Santo-Domingo environ neuf cents hommes de troupes et des munitions.

Trois jours s'étaient écoulés depuis la séparation des deux divisions, lorsqu'un coup de vent de nord-ouest des plus violents vint nous assaillir. Les instructions de l'amiral lui ordonnaient de passer par le nord, afin d'intercepter un convoi anglais qu'on savait être sorti de Cork, escorté par trois vaisseaux seulement; force lui fut donc de lutter contre le vent et la mer pour remplir cette partie de sa mission.

Cette lutte durait depuis près de soixante heures, lorsqu'enfin l'état de son escadre mit l'amiral Leissègues dans la nécessité de laisser arriver par le sud. *Le Jupiter*, *le Brave* et *le Diomède*, vieux vaisseaux qui avaient été réparés à la hâte pour faire cette campagne, coulaient bas d'eau. La guibre du dernier avait largué, et il demandait à être accompagné. La mâture du *Jupiter* était avariée et menaçait ruine. *L'Alexandre* signalait aussi des avaries majeures.

L'Impérial n'était pas dans un meilleur état ; il avait beaucoup fatigué dans les hauts, et ses ponts étaient tout ouverts.

Ce fut dans cet état de délabrement que l'escadre arriva devant Santo-Domingo. Après avoir débarqué les troupes et les munitions, le premier soin de l'amiral fut de s'occuper des moyens de réparer ses vaisseaux. Santo-Domingo, qui n'avait ni port ni arsenal, ne pouvait lui offrir aucune ressource ; il se vit donc réduit à ses propres moyens. Tous les ouvriers de l'escadre furent mis à l'œuvre. On commença par les bâtiments qui étaient les plus maltraités. On fut obligé d'envoyer couper les bois nécessaires dans les forêts de la rivière Isabelle ; les fers furent tirés des approvisionnements des vaisseaux ; et enfin, après quatorze jours de travaux, que les nuits même n'avaient point interrompus, l'escadre se trouvait en état de reprendre la mer. Elle avait reçu l'ordre de se disposer à appareiller, lorsque, le 6 février 1806, à six heures du matin, la corvette *la Diligente*, qui avait été envoyée en croisière pour observer l'ennemi, rallia en signalant une escadre supérieure en forces. Effectivement, on découvrit bientôt sept vaisseaux anglais, qui, servis par un vent favorable, se dirigeaient à toutes voiles sur la baie où nous étions mouillés.

L'amiral Leissègues, ne voulant point combattre à l'ancre dans une rade où il n'était protégé par aucun fort, fit signal d'appareiller en filant les câbles par le bout. Un second signal ordonna de forcer de voiles, et un troisième de se préparer au combat. L'escadre française était sous voiles depuis plusieurs heures, et elle longeait la côte est de Santo-Domingo, lorsque l'amiral Leissègues s'aperçut que quatre vaisseaux anglais manœuvraient pour lui gagner le vent et mettre son arrière-garde entre deux feux. Il se décida alors à tenter de couper la ligne entre le premier et le second vaisseau de tête, et il fit signal à *l'Alexandre*, qui était de l'avant à lui, d'arriver, et à l'escadre d'imiter sa manœuvre.

Si effectivement elle eût été exécutée par toute l'escadre, la tête de la ligne ennemie se fût trouvée entre deux feux ; mais *le Diomède* et *l'Alexandre* furent les seuls qui obéirent au signal, en sorte que ces deux vaisseaux, ainsi que *l'Impérial*, se trouvèrent bientôt eux-mêmes enveloppés par sept vaisseaux anglais.

Des quatre qui avaient cherché à nous gagner le vent, deux se dirigèrent sur *l'Impérial*, et commencèrent à le battre en poupe. C'étaient *le Superbe* et *le Northumberland ;* le premier, de 80 canons, était monté par l'amiral Duckworth, et le second, de 74, par l'amiral Cochrane. Un troisième vaisseau, monté par l'amiral Lowis, vint bientôt les joindre. *L'Impérial* faisait depuis une heure et demie le feu le plus terrible des deux bords, lorsqu'un quatrième vaisseau vint encore l'assaillir.

Le Diomède et *l'Alexandre*, attaqués par trois vaisseaux, soutenaient vivement l'action, lorsque ce dernier, demâté de tous ses mâts, dériva hors de la ligne, se trouvant hors de combat, et fut amariné bientôt après.

Le feu durait depuis deux heures, lorsque, à la faveur d'une éclaircie, on aperçut *le Jupiter* et *le Brave* sous le vent de la ligne anglaise, tous les mâts hauts et leur pavillon amené.

L'amiral, voyant alors son escadre réduite à deux vaisseaux, résolut de s'ensevelir sous les débris du sien plutôt que d'amener son pavillon. Déjà les batteries de 18 et de 24 étaient entièrement désemparées. Portant alors toutes ses ressources dans celles de 36, il répondit au feu des quatre vaisseaux qui le combattaient. Bientôt le grand mât et le mât d'artimon, coupés à 18 pieds du pont, tombèrent sous le vent, et entraînèrent le petit mât d'hune dans leur chute. Tous les escaliers de communication étaient détruits, et l'on ne communiquait d'un pont à l'autre qu'au moyen de cadavres empilés, et à l'aide des tireveilles. Le feu avait pris deux fois à bord, et ce n'avait été qu'à grand'peine qu'on était parvenu à l'éteindre. Cependant le combat continuait toujours, lorsque deux autres vaisseaux vinrent joindre les premiers. *L'Impérial* se vit alors battu par six vaisseaux, qui firent sur lui un feu continuel à tribord, à bâbord, en poupe et en avant. Quelques-uns se détachaient de temps en temps pour accabler *le Diomède*, qui combattait vaillamment sous la poupe de l'amiral. L'escadre anglaise se trouvait alors forte de neuf vaisseaux, deux autres l'ayant rejointe pendant le combat.

Il était onze heures et demie, et le feu avait commencé à neuf heures, lorsqu'on vint rendre compte à l'amiral Leissègues que *l'Impérial* avait 18 pieds d'eau dans sa cale, et qu'il ne restait plus qu'environ cinq cents hommes en état de combattre. (L'équipage, au commencement du combat, était de onze cent soixante-quatorze hommes.) Les deux premiers aides de camp de l'amiral avaient été tués, le capitaine, le second, et six officiers étaient blessés, presque tous les aspirants étaient hors de combat. Un seul aide de camp (l'enseigne de vaisseau Lestrille) restait debout, quoique blessé. On ne tirait plus de part ni d'autre depuis près d'une demi-heure, les deux escadres étant occupées à réparer leurs avaries les plus majeures.

De tout son état-major, l'amiral seul était sans blessure, et cependant combien de fois ne s'était-il pas écrié : *Quoi ! il n'y a donc point de boulet pour moi !* Noble, mais impuissant désespoir. Tout à coup il appelle son dernier aide de camp, et l'emmenant dans sa dunette : « Lestrille, lui dit-il, êtes-vous homme à exécuter le dernier ordre

Digitized by Google

» que j'ai à vous donner? — Quel qu'il soit, gé-
» néral, je l'exécuterai. — Eh bien, vous voyez
» l'état dans lequel est *l'Impérial;* j'ai résolu que
» mon pavillon ne serait point amené, moi vivant;
» l'ennemi ne tire plus, peut-être son dessein
» est-il de tenter l'abordage; vous allez prendre
» une mèche, vous descendrez à la Sainte-Barbe,
» et quand vous m'entendrez donner, dans le porte-
» voix de combat, l'ordre de *bas le feu partout,*
» vous le mettrez aux poudres. — Oui, général. »
Et l'aide de camp se mit en devoir d'aller remplir sa commission.

Embarqué comme secrétaire de l'amiral, mon poste de combat était à la soute aux poudres; mais l'extrême chaleur qui y régnait, jointe à l'inquiétude où j'étais du sort de cet officier général, auquel j'étais attaché depuis plus de dix ans, ne me permirent pas de rester longtemps loin de lui, et dès la première heure de l'engagement j'étais venu le joindre sur le gaillard d'arrière. Je l'avais suivi dans sa chambre lorsqu'il y avait appelé son aide de camp, et j'avais entendu l'ordre terrible qu'il lui avait donné. Cette résolution désespérée, cet héroïsme tranquille, ce sang-froid dans un péril aussi imminent, m'avaient, pour ainsi dire, pétrifié, et j'étais immobile d'étonnement.

L'amiral, en se retournant pour sortir de la dunette, m'aperçoit. « Que faites-vous là? me
» dit-il; m'auriez-vous entendu? — Oui, amiral.
» — Tant pis, car l'ordre que je viens de donner
» doit être secret. — J'en sens trop la consé-
» quence pour être tenté de le divulguer; mais
» me permettez-vous, lui dis-je, de vous soumet-
» tre une observation? — Parlez. — La résolu-
» tion que vous avez prise de ne point amener
» votre pavillon est louable, sans doute, elle est
» commandée par un sentiment que j'admire;
» mais celle de faire sauter votre vaisseau, pour
» vous soustraire à cette nécessité, ne me paraît
» pas de la même nature. On vous a dit que cinq
» cents hommes restaient encore intacts, un grand
» nombre d'autres ne sont que blessés; jusqu'à
» quel point avez-vous le droit de disposer de la
» vie de tant de braves gens que les hasards d'un
» affreux combat ont épargnés? Et puis, cet hé-
» roïsme que je me permets de blâmer ici, sera
» en pure perte pour votre gloire: on ne saura
» point que c'est par votre ordre que *l'Impérial*
» aura sauté, et l'on attribuera ce terrible dénoû-
» ment à un événement du combat.—Jeune hom-
» me, me répondit froidement l'amiral, vous n'êtes
» point en état d'apprécier ma position, ni le sen-
» timent qui me domine en ce moment. La des-
» truction spontanée de mon vaisseau, entouré
» comme il l'est par six vaisseaux ennemis, doit
» les entraîner dans ma perte, et c'est une victoire
» que je remporte en mourant. » A ces mots, il s'éloigne, me laissant muet de surprise.

Heureusement les destins en ordonnèrent autrement. En arrivant sur le pont, l'amiral s'était informé s'il y avait encore une ancre disposée pour le mouillage, et on lui avait rendu compte que le seul câble qui restât venait d'être coupé. Le mât de misaine de *l'Impérial*, quoique criblé de boulets, et coupé au-dessous de la hune, était seul resté debout; une assez grande partie de la voile y était encore attachée; l'amiral ordonna de l'orienter, et de faire route pour la côte, dont nous étions alors éloignés d'une lieue au plus.

Trois des six vaisseaux dont nous étions entourés, voyant cette manœuvre, nous abandonnèrent; les autres nous suivirent en nous canonnant. Nous ripostions à leur feu, tout en faisant route; mais bientôt ils prirent la bordée du large. A midi et demi une violente secousse annonça que le vaisseau touchait; il échoua, et vint en travers bâbord à terre. Au même moment ce qui restait du mât de misaine tomba. La côte sur laquelle nous avions échoué était hérissée de rochers escarpés, la plage même était du roc. Toutes les embarcations ayant été mises hors de service, on s'occupa de former une drome pour y placer les blessés et les transporter à terre. Mais ce transport offrait une grande difficulté. J'ai dit que *l'Impérial* était échoué sous des rochers; les blessés placés sur la drome, et arrivés à la côte, étaient alors, au moyen d'un appareil établi sur le moins élevé de ces rochers, hissés et mis à terre dans une savane où ils recevaient les secours qu'exigeait leur état. La violence du vent de nord-est qui régnait, et la grosse mer, retardèrent beaucoup cette opération qui dura trois jours entiers. Terminée enfin, le 8 février au soir, l'amiral Leissègues, avec ce qui lui restait d'officiers et d'équipage, quitta *l'Impérial*, emmenant avec lui l'aigle et le pavillon qu'il avait si vaillamment défendus. Le feu acheva de détruire les restes de ce vaisseau.

Le Dioméde, qui, comme *l'Impérial*, était aussi venu s'échouer à la côte, fut moins heureux. le troisième jour après son échouement, les Anglais envoyèrent plusieurs chaloupes armées qui prirent possession de ce vaisseau, firent prisonniers le brave capitaine Henri, ses officiers, ce qui restait de son équipage, et y mirent le feu en s'éloignant.

Telle fut l'issue d'un combat qui, soutenu contre des forces aussi inégales, ne doit pas être jugé sur ses résultats, mais apprécié sous le rapport de la bravoure et du caractère qu'a déployés l'amiral Leissègues dans une circonstance aussi difficile.

J.-F.-G. Hennequin.

Digitized by Google

VARIÉTÉS.

—

Souvenirs

D'UN VOYAGE SUR MER.

18 août 1828. — Je suis dans ma prison flottante : c'est dans un espace de dix pieds carrés que je vais vivre pendant au moins deux ans! quelques planches me séparent de la mer; sous ma cellule est la soute aux poudres, l'alternative est tranquillisante. Quelle existence, grands Dieux!... Horace a dit avec raison :

> Illi robur et æs triplex
> Circa pectus erat, qui fragilem truci
> Commisit pelago ratem
> Primus. . . . . .

Faisons contre fortune bon cœur; aussi bien il faut mettre de l'ordre dans mon appartement : les meubles n'y sont pas nombreux; voici mon secrétaire, il est petit, mais commode; sa forme même ne manque pas d'élégance : c'est lui qui sera le dépositaire de mes doléances quotidiennes; avec sa clef dans ma poche, je n'aurai point à redouter les indiscrétions. Mon lit est dans ce coin; la nuit, je le suspends à deux crochets, le jour je le transforme en divan. Puissé-je y être souvent bercé par des songes agréables! Ce trou carré, par lequel le jour et l'air me parviennent comme à regret, est un *hublot*. C'est un privilége de ma place de pouvoir respirer librement; il y a quatre cents hommes ici moins favorisés que moi, et je me plains! Deux chaises, une petite table, complètent mon ameublement. Entre ces deux grosses pièces de la charpente du navire j'ai fait établir quatre ou cinq rayons pour recevoir mes livres; j'ai nommé ce lieu ma bibliothèque. Ma première matinée a été consacrée à ranger mes effets et à prendre mes précautions pour que les oscillations du navire ne viennent pas bouleverser tout mon ménage. Me voici, comme on le dit, *installé;* mais cette installation a quelque chose d'incertain comme le fonds de mon caractère. Jamais, quelle que fût la durée présumée de mon embarquement, je n'ai pu regarder ma position à bord comme définitive, et tout ce qui m'entoure s'en ressent. Les logements de plusieurs de mes compagnons sont de vrais boudoirs; des tapis, des glaces, d'élégantes draperies, de séduisantes gravures ont été rassemblées par eux pour leur rappeler un monde dont nous sommes bien loin. Les plus petites choses à leur usage ont été placées avec goût et symétrie, tout y est irrévocablement placé, tandis que dans ma chambre (car nous décorons ces cages du nom de chambre) rien n'a de poste arrêté, c'est un pêle-mêle effroyable et qui prouve combien il m'est difficile d'allier l'idée de fixité avec celle d'existence à bord.

19 août. — Depuis ce matin le temps était incertain et nous étions sur le qui-vive pour notre départ. A trois heures le vent ayant passé au nord, on a fait toutes les dispositions d'appareillage. A cinq heures nous étions sous voiles pour sortir de la rade de Lorient; bientôt après nous longions les murs de la citadelle du Port-Louis; des masses d'habitants s'y trouvaient groupés pour saluer une dernière fois ceux de leurs proches ou de leurs amis qui étaient avec nous. Parmi tous ces visages animés de sentiments si divers, je remarquai celui d'une jeune fille qui était seule, debout dans une embrasure et, qui, les yeux baignés de larmes, regardait attentivement la mâture de la frégate; un mouchoir qu'elle agitait par intervalles me fit chercher quel pouvait être l'heureux mortel à qui s'adressaient des regrets si tendres et aussi simplement exprimés. Je finis par découvrir un de nos plus agiles gabiers de misaine, à cheval, au bout de la vergue de ce nom, montrant alternativement son cœur et l'horizon de la mer, semblant lui dire que l'éloignement ne pouvait rien faire à la vivacité de sa passion. Les cris de cette multitude, faisant des vœux pour notre heureuse navigation, contrastaient avec le silence éloquent de nos deux amoureux, et avec celui non moins remarquable qui s'observait à bord, où la voix seule du commandant se faisait entendre par intervalles. Lorsque nous eûmes doublé les récifs qui sont à l'entrée du port, nous mîmes en panne pour laisser partir le pilote; la nuit commençait à se faire, j'eus la curiosité de regarder encore une fois les murailles du Port-Louis, et à l'aide d'une lunette je pus distinguer, à la place où j'avais vu la jeune fille, un point blanc qui s'agitait; déjà cependant nous ne devions plus être pour elle qu'une masse vaporeuse que la nuit ne tarda pas à lui dérober entièrement.

On dort peu la première nuit que l'on passe à bord d'un navire : les mouvements du roulis, le bruit de la manœuvre, les cris des matelots sont des causes continuelles d'insomnie : il faut l'habitude d'un semblable tapage pour que la nature reprenne ses droits. Au bout de quelques jours on y est fait, et vogue la galère! on est tout surpris que ni les craquements des cloisons, ni le mugissement des vagues, ni les sifflements du vent ne troublent votre sommeil; le bruit même du canon de diane réveille peu de personnes à bord des bâtiments où on le tire ordinairement....

C'est un vaste champ d'observation que cette nombreuse réunion d'hommes formant l'équipage d'un bâtiment de guerre. Que d'intérêts divers!

Digitized by Google

que de passions différentes animent cette multitude qu'une seule volonté est appelée à diriger! En passant en revue chaque degré de la hiérarchie navale, on pourrait établir quelques rapprochements entre cette société improvisée et nos vieilles sociétés européennes. C'est d'abord le chef, véritable autocrate, avec son immense pouvoir et son immense responsabilité. Qu'il faut de fermeté, de connaissances et d'abnégation pour remplir dignement un semblable ministère, et combien peu sont dignes d'occuper un poste aussi élevé! Dans les circonstances ordinaires de la navigation chacun peut se croire capable; mais viennent les dangers d'une campagne de découvertes, viennent les effets terribles que produisent sur le moral des hommes les ravages d'une épidémie désastreuse, vienne une de ces positions critiques où de la décision instantanée du chef dépend le salut de tous; qu'on mette ce chef aux prises avec la famine, la guerre, la révolte, les nombreux dangers de la mer, et tout cela dans des contrées lointaines où il ne peut espérer de secours que de lui-même, et l'on sentira qu'il faut être doué de qualités peu communes pour commander dignement un vaisseau de guerre. Si l'on joint à toutes ces positions de spécialité celle plus rare où se trouve un commandant quand il est employé comme négociateur, que de l'opportunité de ses actes peut résulter de la gloire ou de la honte pour sa patrie, on sera pénétré de l'immense responsabilité qu'on assume sur sa tête quand on accepte un commandement, et on cessera d'être surpris si l'on rencontre aussi souvent des hommes au-dessous de leur place, et dont la beauté d'une campagne se mesure par eux à la somme dont ils pourront bénéficier quand elle sera terminée.

J'ai dit que le capitaine d'un navire de guerre était une espèce de roi; en mer, son pouvoir est presque absolu, et la vieille formule *maître après Dieu* est vraie en bien des cas. Aussi a-t-on eu le soin d'entourer ce souverain de quelques jours de tout le prestige dont on se sert pour imposer à la multitude: un logement somptueux lui est spécialement destiné; un riche traitement lui est alloué; ses domestiques sont nourris par l'Etat; une garde veille à sa porte et en interdit l'entrée à tout homme de l'équipage; d'élégants canots sont affectés à sa personne et montés par l'élite des matelots; à bord on ne l'approche qu'avec les marques du plus profond respect; lorsqu'il se promène sur le pont, chacun sait à l'instant même s'éloigner du côté qu'il a choisi pour sa promenade. Ce n'est pas sans raison qu'on entoure de tout ce prestige de grandeur le premier pouvoir d'un espace aussi resserré: on s'y voit de trop près pour avoir des illusions; et, à moins de qualités particulières, il est peu d'hommes dont l'autorité ne perde beaucoup par trop d'intimité.

En seconde ligne nous avons l'état-major ritable aristocratie frondeuse et turbulente presque constamment en opposition avec le chef. C'est un tribunal permanent devant lequel comparaissent toutes les sommités de l'arme, et où viennent se décider les questions les plus graves du métier; bizarre réunion d'hommes appartenant au même corps et que divisent le plus souvent des intérêts particuliers. Doué d'un esprit frondeur, l'officier de marine aime à censurer; tous les actes du commandant sont soumis à sa critique, et il est bien rare qu'ils soient approuvés; enclin à l'oisiveté, il se distrait en médisant; pour quelques-uns, médire est un besoin tellement fort qu'à défaut de sujets ils médisent d'eux-mêmes. J'ai trouvé à bord de quelques navires de ces officiers *cancaniers*, qui ne le cédaient en rien aux commères les plus âpres de nos petites villes de province. Une malheureuse dame, passagère à bord d'une corvette qui portait l'ambassadeur de France à Constantinople, et victime des mauvaises langues du bord, me témoignait un jour sa surprise de voir des hommes s'occuper de caquetages. Le fait pouvait lui paraître surprenant, mais si elle eût réfléchi à la monotonie de la vie de bord, à l'oisiveté habituelle des marins, aux privations nombreuses qu'ils éprouvent, elle aurait pu l'expliquer facilement.

C'est à tort que, dans presque tous nos romans et dans la plupart de nos pièces de théâtre, on représente les officiers de marine comme des êtres demi-civilisés, ayant toujours le juron à la bouche, d'une brusquerie un peu farouche, d'un abord rude et presque repoussant; s'il faut avouer qu'on trouve encore quelques ébauches de ce portrait peu flatteur, on doit dire aussi qu'en général les officiers de vaisseaux se distinguent par l'excellence de leur ton et de leurs manières, et par leur bonne tenue. Un reproche mieux fondé peut-être est celui d'orgueil qu'on leur adresse communément; ce défaut dépend des priviléges accordés aux membres de l'état-major, qui font qu'une barrière immense sépare ceux qui en font partie du reste de l'équipage, et contribuent à leur donner une haute idée d'eux-mêmes.

Nous arrivons à une troisième classe de personnes qui, d'après la similitude que nous avons voulu établir, serait l'analogue de la bourgeoisie dans la société civile. Je veux parler de la maistrance, classe précieuse par l'importance des services qu'elle est appelée à rendre, et qui, lorsqu'elle est bien dirigée, peut exercer la plus salutaire influence sur celle des matelots d'où elle tire son origine. La maistrance d'un bâtiment de guerre comprend des maîtres de manœuvre et des maîtres de diverses professions, tels que charpentier, calfat, forgeron, etc., destinés à vivre ensemble pendant la durée de leur embarque-

. Les maîtres forment une coterie dans la-
on retrouve tout à la fois les qualités et les

défauts des officiers et des matelots, dont ils occupent le terme moyen dans la hiérarchie navale; elle se distingue plus particulièrement par des prétentions souvent fort drôles au bel esprit et au beau langage, et par une importance extrême donnée aux plus petits détails de chacune de leurs spécialités.

Viennent enfin les matelots, ce peuple du navire, si peu connu et si peu apprécié, surtout en France; ces hommes, qui dès leur bas âge se sont consacrés à une vie de peines et de privations, ont un caractère particulier, des mœurs spéciales, des habitudes singulières. Il faut avoir vécu parmi eux pour leur rendre justice; il faut les avoir vus au milieu des dangers sans nombre de leur noble profession, pour sentir tout ce qu'il y a de sublime dans une carrière toute de dévouement. Pour les paisibles habitants de nos villes maritimes qui ne devinent rien au delà des circonstances ordinaires de la vie, qui ne connaissent des matelots que ce que leur ont appris les récits mensongers de quelques voyageurs, un matelot est un être abruti qui n'est retenu par aucun frein, lorsqu'on lui laisse quelques instants de liberté, qu'on ne rencontre qu'ivre, furieux ou présentant cet état d'affaissement dans lequel l'homme est plongé lorsqu'il a satisfait ses passions. Sans doute un être aussi dégradé ne peut inspirer que du dégoût en apparence. Son physique d'ailleurs prévient peu en sa faveur: exposé dès son enfance à l'intempérie des saisons, à la rigueur des différents climats, son teint s'est bronzé de bonne heure, ses traits se sont durcis, sa voix rauque peut lutter avec avantage contre le bruit de la tempête; habitué aux travaux les plus rudes, ses mains épaisses sont devenues calleuses; les doigts en sont ramassés les uns auprès des autres, et, en opposition avec les pouces, forment deux tenailles vivantes, dont il est toujours difficile à un ennemi de s'échapper. La démarche du matelot est originale: habitué aux oscillations d'un navire, il conserve, sur un sol fixe, ces mouvements de balancements involontaires que la nécessité rend indispensables pour conserver l'équilibre sur un sol constamment mobile. Si l'on joint à ces divers agréments l'odeur du suif et du goudron qu'exhale toujours un bon gabier, ou les émanations nauséeuses du tabac dont il use souvent sous toutes les formes, en priant, fumant et chiquant, on aura le portrait peu flatté, mais vrai, d'un être qui fera fuir nos petites maîtresses à nerfs délicats et à sensibilité de commande, et pour lequel elles se passionneraient, si elles savaient que, sous des enveloppes aussi grossières, battent des cœurs généreux, pour lesquels le dévouement est une chose d'habitude, que la crainte ne saurait jamais atteindre, et que les sentiments les plus nobles font toujours palpiter.

30 AOUT. — Assez favorisés par le temps, nous avons fait en peu de jours le chemin qui sépare les côtes de l'Armorique des Colonnes d'Hercule. Notre navigation est des plus heureuses, et tout nous présage une courte traversée... Notre frégate est vraiment gracieuse quand, toutes voiles dehors, et poussée par un vent favorable, elle fend l'onde avec rapidité; j'aime alors à contempler la vaste mer qui nous entoure et la coupole azurée qui l'enveloppe, belles toutes deux comme au jour de la création. C'est un sublime spectacle que cette œuvre mouvante du génie de l'homme opposée à ces deux merveilles du Dieu de l'univers; quoi de plus propre à élever l'âme et à faire naître de grandes pensées! Que de fois je me suis abandonné au charme inexprimable que procure un si délicieux tableau, sous le beau ciel des tropiques, pendant la nuit, lorsqu'une partie de l'équipage est livrée au sommeil! Le silence n'est alors troublé que par le murmure des vagues qui viennent se briser sur les flancs du vaisseau: ce bruit monotone dispose l'âme à la mélancolie. Les accidents d'ombre et de lumière que la pâle clarté de la lune ou la vive scintillation des étoiles font naître sur la voilure, ajoutent à la féerie de ces magiques soirées. Qu'il est doux alors de penser à la patrie absente, de se reporter au foyer paternel ou auprès de ses amis; les heures s'écoulent rapidement en se livrant sans réserve au bonheur que procurent d'aussi douces rêveries, bonheur d'imagination qui est bien le seul que l'on puisse goûter sur nos vaisseaux.....

..... 11 OCTOBRE. — Nous sommes à l'ancre. Orientons-nous pour juger de l'étendue de la rade où nous venons de mouiller et où se trouvaient encore hier les escadres des trois puissances alliées, la Russie, la France et l'Angleterre. Une baie peu profonde formant un arc de cercle dont l'île de Sphacterie faisait la corde, voilà la rade de Navarin. Au nord-ouest une passe très-étroite, et dans laquelle ne peuvent s'engager que de très-petits navires, sépare cette île du monticule où sont couchées les ruines de l'antique Pylos; ses murailles d'enceinte, assises sur des débris cyclopéens, sont encore debout, et leur construction remonte évidemment au moyen âge. Au sud-ouest se trouvent la grande passe parfaitement saine et accessible aux plus gros vaisseaux de ligne et un îlot, nommé Pylos à cause d'une grande excavation qui le traverse en formant une sorte d'arcade. A droite est le mont Saint-Elie, remarquable par sa forme en pain de sucre; à sa base, et dominant l'entrée même de la rade, sont le nouveau Navarin et sa citadelle, vrai monceau de décombres accumulés sur un rocher des plus arides, et qu'entourent des remparts ruinés sur plusieurs points. Toutes les terres qui bordent la rade sont élevées, le sol en est sec et pierreux et presque entièrement dépourvu de végétation, on

Digitized by Google

cepté au nord où un vaste terrain fangeux, couvert de roseaux, s'étend jusqu'aux pieds du mont *Torneus*.

L'aspect de ce pays est triste, surtout dans la saison où nous sommes; pas un brin de verdure n'y repose la vue; dans le lit presque desséché de quelques torrents on aperçoit çà et là des touffes d'*Agnus castus* et de *Nerium oleander*, dont les fleurs bleues et roses constrastent agréablement avec la teinte sombre de tout ce qui les environne. Si l'on se sent attristé par une terre ainsi désolée, on est dédommagé dans ce moment par le mouvement extraordinaire dont la rade est le théâtre; couverte d'une multitude de navires, on y voit de toutes parts de légères embarcations fendre l'onde pour transporter au rivage les approvisionnements de l'armée; c'est un bruit et une agitation continuels, les voix aigres et criardes des matelots italiens et provençaux se croisent dans l'air et se répondent à des distances considerables, souvent elles sont interrompues par le bruit cadencé des rames de nos canots qui sillonnent la rade sur tous ses points, soit pour accélérer le déchargement du matériel, soit pour faciliter l'appareillage de ceux des transports qui ont terminé leur mission. Partout règne la plus grande activité, on se hâte, on se presse, et cependant toutes les opérations militaires sont à peu près terminées. Je me suis d'abord amusé de cette activité bruyante, de ces vifs éclats de la voix de l'homme dans un lieu où naguère celle du bronze tonnait avec tant de furie, et où celles de tant de victimes s'éteignirent pour toujours; puis le souvenir tout à la fois triste et glorieux de la sanglante journée de Navarin s'empara de mon esprit, les noirs débris de la flotte turco-égyptienne, gisant sur le rivage, comme des tentures de deuil, réveillèrent en mon âme de douloureuses pensées, et je ne pus m'empêcher de verser quelques larmes sur les suites funestes des discordes humaines.

Le jour où, pour la première fois, nous sommes descendus au camp, on allait mettre à mort un malheureux soldat du 58e régiment de ligne, condamné pour avoir frappé son capitaine; en attendant l'heure du supplice on l'avait enfermé dans une chétive baraque en paille que gardaient quelques soldats: ainsi, le premier sang français qui, dans cette campagne, a coulé sur le sol de la Grèce, a été versé par des mains françaises. Cette rencontre imprévue nous fit mal. Que d'angoisses devait éprouver cet infortuné qui dans quelques minutes allait cesser de vivre! Sans doute il est coupable, nous disions-nous, sans doute il faut une discipline sévère pour maintenir les hommes dans une obéissance absolue; mais qu'il est cruel de penser que les hommes se sont arrogé le droit de disposer de la vie de leurs semblables!... Dans une autre position sociale, son crime n'eût entrainé qu'une peine légère, et il va payer de sa tête un instant d'exaspération peut-être bien naturelle. En ce moment les troupes de sa brigade prennent les armes, il entend le bruit du tambour, et ce bruit guerrier, qui tant de fois dut éveiller dans son cœur des idées de gloire et d'avenir, est aujourd'hui le glas funèbre, c'est le signal du supplice. Encore quelques instants, l'éternité aura commencé pour lui! Quelle cruelle agonie! il pouvait distinguer les cris de la multitude mue par une curiosité barbare, qui s'informait avec empressement du lieu de l'exécution, et, dans la crainte d'y être mal placée, se hâtait d'y courir! Quand un cœur était ainsi déchiré par la douleur, le ciel était pur, le soleil brillait d'un vif éclat, la douce température d'une belle journée d'automne faisait sentir davantage le bonheur de l'existence. Nous nous hâtâmes de regagner le bord pour fuir un semblable spectacle; avant d'y être arrivés, une explosion nous avait avertis que le jugement était exécuté.

..... Patras (décembre 1828). La vie que nous menons ne peut qu'ajouter aux regrets d'être exilés loin de notre pays; séquestrés du monde civilisé, voici l'ordre successif de nos occupations journalières: la première, et en même temps l'une des plus importantes, est le déjeuner: il suit de près l'instant du lever qui a ordinairement lieu à huit heures dans toutes les saisons. Les diverses opérations que nécessite le nettoyage du navire ne permettent guère d'y circuler librement avant cette heure. Aussi faut-il rester dans sa chambre jusqu'au bruyant signal gastronomique; aussitôt on prend place autour de la table ovale qui occupe le milieu du carré. Il est rare que des mets nouveaux viennent récréer notre vue et aiguiser notre appétit; dans ce pays, abandonné des dieux et des hommes, on trouve à peine de quoi manger; des œufs rarement frais, du mouton étique ou du porc fade composent notre ordinaire habituel. Heureux quand les pêcheurs napolitains qui exploitent le golfe de Corinthe nous apportent le produit de leur pêche; plus heureux encore si les tartanes de Zante et de Céphalonie sont arrivées, car nous avons des fruits et des légumes alors, et nous pouvons rendre grâces aux dieux. Mais ces jours fortunés sont rares; nous en sommes informés à l'avance par l'air riant de notre domestique qui s'empresse de nous dire: *Il y a gras aujourd'hui.* Ces douces paroles ont une influence magique sur tous ceux qui s'asseyent à notre table; il faut voir alors comme ses figures sont épanouies, comme les bonjours sont affectueux, comme on est excentrique, causeur, indulgent: la mansuétude est la vertu du jour; tandis que dans ces temps calamiteux où le lard royal, effrontément paré du noble titre de jambon glacé, vient figurer entre la purée de gourganes et le plat de choucroûte, chacun est morne, triste, silencieux;

Digitized by Google

on se salue à peine, il semble que la société entière soit menacée. Les mousses, instruits par expérience des conséquences que peut avoir pour eux un ordinaire aussi frugal, n'abordent leurs maîtres qu'en tremblant ; ils sont serviles, obséquieux, cherchant à prévenir les moindres désirs: heureux quand une fausse interprétation de leur zèle ne leur attire pas un châtiment toujours brutal et souvent immérité.

Après qu'une heure s'est écoulée à table, tantôt en bien, souvent en mal, on peut se livrer au plaisir de la promenade sur le gaillard d'arrière, ou, si on le préfère, se joindre aux amis de la pipe qui vont se grouper au pied du grand mât et sur les passavants, y continuer les discussions souvent interminables qui ont pris naissance durant le déjeuner. Une autre heure s'use ainsi à faire des nuages de fumée et à battre l'air de sa glotte. Arrive le signal des exercices; les officiers qui sont chargés de les diriger s'y rendent avec répugnance, et presque toujours en murmurant ; ceux qui en sont exempts retournent au carré, où s'engagent des parties d'échec, de trictrac ou de dames; ceux qui préfèrent l'étude se retirent dans leurs chambres pour goûter le bonheur qu'elle procure ; les désœuvrés vont se livrer au sommeil jusqu'au moment du dîner, faisant ainsi abnégation de leurs plus précieuses facultés, comme les brutes qui ne savent que manger et dormir. Le dîner vient enfin, et, pour la seconde fois, réunit les membres de l'état-major ; ici les mêmes causes vont reproduire les mêmes effets ; du choix, de la variété et de l'abondance des mets résultent des saillies plus ou moins heureuses, des scènes plus ou moins agréables, et en définitive une soirée gaie ou triste. Quand le temps est beau, on va, après le dîner, promener à terre ses ennuis et oublier dans le calme de la solitude le tumulte habituel où nous vivons. Lorsque le temps est mauvais et qu'il faut garder le bord, le commandant nous réunit chez lui pour faire un boston, et les dernières heures de la journée s'écoulent en calculant les chances d'un *picolissimo* ou celles d'un *schelem*. L'instant du sommeil vient enfin clore la séance, et chacun se retire dans sa cellule, persuadé que le lendemain amènera une série d'événements absolument semblables.

BIOGRAPHIE.

L'amiral Collet.

Un des hommes de la marine française contemporaine aux noms desquels se rattachent les plus honorables souvenirs. Comme tant d'autres que notre grande époque de la révolution et de l'empire prit dans les rangs d'où le hasard seul tirait, avant 1789, quelques serviteurs d'élite, il ne dut rien au privilége de sa naissance ou à l'illustration de ses pères. C'est à lui, à son courage, à son incroyable énergie, à sa haute capacité d'homme de mer, à sa fermeté persévérante, qu'il dut de grandir dans la marine et d'arriver au grade de contre-amiral, en partant de l'humble poste où les mousses font l'apprentissage du métier de matelot beaucoup plus souvent que celui de l'art du chef d'escadre.

Né le 29 novembre 1768 à l'île de Bourbon (quartier Saint-Denis), d'un habitant nommé Pierre-Jean-Joseph Collet, notre amiral, à l'âge de douze ans, fut embarqué par son père sur un bâtiment du commerce. Le jeune mousse était destiné à la navigation marchande ; carrière belle encore à cette époque, et que couraient, avec des avantages solides, les gens passionnés pour la marine, mais éloignés, par le malheur de leur condition bourgeoise, du service de la marine royale. Les nobles entraient dans le *grand corps ;* les roturiers *naviguaient au marchand*, comme on disait, et trouvaient quelquefois dans de grandes fortunes des compensations aux joies de l'amour-propre et de la gloire, réservées à nos marins militaires.

Le commerce, un navire à manœuvrer, la mer et les vents, seuls adversaires, seuls ennemis à vaincre, ce n'était pas assez pour Joseph Collet. Il voyait à côté de lui des chances qu'il ne pouvait pas courir, et il était noblement jaloux de ceux à qui la société les gardait. La guerre était sa vocation, et certainement il se serait fait corsaire, ne pouvant espérer de devenir officier sur un vaisseau de ligne, si les événements de 1789 n'étaient venus favoriser sa généreuse ambition.

Le 3 janvier 1790, il prit parti comme volontaire sur la corvette *la Bourbonnaise*, armée à l'île de France. Le 3 octobre 1793, il passa en qualité d'enseigne de vaisseau sur *le Duguay-Trouin*, et il fit, dans le détroit de la Sonde et aux côtes de Sumatra, une croisière pendant laquelle *le Duguay-Trouin* prit un vaisseau de la compagnie des Indes anglaises, après trois heures de combat. Le capitaine Tréhouard, du vaisseau le *Duguay-Trouin*, passant sur la frégate *la Cybèle*, voulut avoir avec lui Collet qu'il estimait déjà comme un officier plein de zèle, de connaissances pratiques et de bravoure. Ce fut à bord de cette frégate que Joseph Collet assista à plusieurs combats ; entre autres à celui du détroit de Malac qui a contribué à l'illustration de M. le vice-amiral marquis de Sercey.

Il était lieutenant de vaisseau à cette affaire, il l'était encore au combat d'Algésiras sur *l'Indomptable*, où mourut le brave capitaine Moncousu, et où Collet se distingua particulièrement.

Nommé capitaine de frégate le 1er vendémiaire an 12, il fut appelé au commandement d'une division de flottilles armée à Bordeaux pour aller rejoindre la grande expédition de Boulogne. En route, il prit un cutter anglais. Dans une de ses relâches, il enleva deux brigs, et à cette affaire du 13 juillet 1805, il fut blessé.

Ce n'étaient que des préludes pour Collet. Des affaires d'éclat n'avaient pas encore signalé sa valeur, et il était impatient du jour où l'occasion lui serait offerte de se montrer habile et vaillant à la fois. En 1806, l'aurore de ce beau jour se leva pour lui, et lord Cochrane, cet intrépide et aventureux amiral anglais, dont le nom a trouvé plusieurs célébrités, sait si Collet la salua avec bonheur!

C'était le 14 mai; Collet commandait la frégate *la Minerve* qui faisait partie de l'escadre réunie sur la rade de l'île d'Aix, aux ordres du contre-amiral Allemand; Cochrane commandait *la Pallas* qui appartenait à une division anglaise chargée d'observer le port de Rochefort. *La Pallas*, audacieuse et fière, vint, de son poste de blocus, observer de très-près la rade de l'île d'Aix; l'amiral Allemand, qui connaissait Collet, lui fit aussitôt signal, ainsi qu'à deux ou trois bâtiments légers, d'aller chasser et combattre cette téméraire ennemie. Collet fut bientôt sous voiles et à portée de *la Pallas*. C'était l'abordage qu'il voulait tenter, afin d'enlever d'un coup de main le bâtiment anglais qui venait braver notre marine; mais *la Pallas* ne l'attendit pas, et commença son feu sur *la Minerve*, voyant que celle-ci venait sur elle pour l'accrocher. Il fallut combattre d'abord à distance; Collet s'y décida tout de suite, mais il prit une position au large de *la Pallas* qui, coupant la retraite à cette frégate, la mettait à la disposition de *la Minerve*, si elle était obligée de plier: ce que Cochrane n'avait pas prévu, car il s'était flatté de prendre la française sans grande difficulté.

Il n'en fut pas ainsi, cependant; le combat vivement engagé, *la Pallas* éprouva des avaries nombreuses, et *la Minerve* courut à elle pour l'aborder; mais l'abordage manqua. Les deux frégates marchaient très-vite en passant à contre-bord, si bien qu'elles ne se tinrent pas longtemps l'une à l'autre attachées, quoiqu'une des ancres de Collet se fût prise dans les chaînes de porte-hauban de *la Pallas*. Le choc ne fut que d'un instant; toutefois des matelots français eurent le temps de ravir des piques à des combattants anglais, et de tourner contre eux leurs propres armes. Pendant cette courte rencontre, Collet, debout sur son banc de quart et reconnaissant très-bien Cochrane, tira ses pistolets de sa ceinture, et, l'ajustant, lui envoya ses deux coups en lui criant: « A toi la balle! » *La Minerve*, arrachée malgré elle à ce chaud embrassement qu'elle voulait donner à *la Pallas*, vit tomber son ancre à peine dégagée, et se trouva mouillée sans l'avoir voulu. Pendant qu'on coupait son câble et qu'elle s'apprêtait à poursuivre de nouveau son adversaire, une frégate anglaise, accourue pour tirer Cochrane de l'embarras où il était, lui donnait une remorque, et l'amiral français signalait à Collet l'ordre de rallier son escadre.

Cet engagement fit beaucoup d'honneur à Collet. Son combat contre deux des vaisseaux de l'amiral Lood lui acquit l'estime et l'admiration de toute la marine. Il y perdit sa *Minerve*, à la vérité, mais il ne la rendit au *Centaure* qu'après avoir forcé *le Monarch* à s'éloigner, tant il lui portait de terribles coups.

Pris le 26 septembre 1806 et conduit en Angleterre, il y resta prisonnier jusqu'au commencement de 1811. En 1809 seulement, l'amiral Decrès le promut au grade de capitaine de vaisseau. Ainsi l'on voit que sa carrière fut lente comme celle de Jean-Bart et de Duguay-Trouin avec qui il avait des rapports de plus d'un genre. Le grade qui devait honorer le plus sa vie, qu'il désira tant et qu'il demanda bien des fois, celui de contre-amiral, ne lui fut donné qu'en 1828. Et pourtant, pendant ces vingt années, il commanda à Anvers les vaisseaux *l'Auguste* et *l'Illustre;* à Anvers, aussi, il commanda pendant le siége toutes les batteries des deux fronts d'attaque, armées et défendues par les braves marins de l'escadre; le 30 avril 1815, il soutint, avec la frégate *la Melpomène*, une admirable lutte contre le vaisseau *le Rivoli* qui eut de la peine à le contraindre à amener son pavillon; en 1819, il courut toutes les mers sur *la Galatée;* en 1823, il fit avec *le Trident*, à Santi-Petri, tout ce qu'un vaisseau peut faire au siége d'un fort; et, le 26 mai 1827, il alla sur *la Provence* bloquer Alger, qu'on s'apprêtait à conquérir!

Tant de bons services n'eurent donc qu'une tardive récompense! Elle aurait comblé de joie Collet si elle lui fût arrivée en 1815, après son glorieux malheur de *la Melpomène:* elle le trouva frappé de mort devant Alger. Il souffrait depuis longtemps; il avait été longtemps, lui homme des beaux climats de l'Inde, à se faire à notre température, et puis il avait mené une vie si active! L'âme avait chez lui dévoré le corps, autant que la mer et ses habitudes de marin l'avaient affaibli. Il se sentit défaillir après onze mois de blocus sans relâche sur une côte difficile comme celle d'Alger; il demanda qu'on lui permît d'aller rétablir sa santé à terre, mais il ne se trompait point sur son avenir. Avant de quitter *la Provence*, il réunit ses officiers pour leur faire ses adieux; il serra la main à chacun d'eux sans proférer une parole; puis cet amiral, si dur à la peine, si cuirassé contre les chagrins, si fort dans toutes les circonstances pénibles, se prit à fondre en larmes, et il pleura une demi-heure sans qu'on pût le réconforter contre ce désespoir. C'est qu'il quittait un vaisseau, c'est

Digitized by Google

qu'il s'éloignait de la mer, et qu'il sentait que c'était pour n'y plus revenir. Cette scène a laissé de douloureux souvenirs à tous ceux qui y furent acteurs et qui aimaient Collet comme un père.

Il mourut à Toulon, le 20 octobre 1828, à l'âge de soixante ans. Il était commandant de l'ordre de la Légion-d'Honneur; il avait beaucoup espéré, sous l'empire, que Napoléon le créerait chevalier ou baron. La restauration ne le dédommagea point de cet oubli de l'empereur, qui ne pouvait, certes, faire entrer dans sa noblesse militaire personne qui fût plus digne de cette distinction.

Collet fut non-seulement un marin hardi, valeureux, énergique, mais encore un bon marin dans toute la force du mot : tout le monde s'accorde sur ce point. Etait-il de cette portée d'esprit qui fait les grands chefs d'escadre et qui place un homme à la tête d'un corps militaire? on en doute. C'était un homme d'action, un capitaine de vaisseau habile aux entreprises périlleuses, un chef de division capable, mais voilà tout; et c'est déjà un assez bel éloge que celui-là. L'instruction et l'éducation première lui avaient manqué ; il le savait, il sentait le vide qu'il y avait en lui. Un jour que M. le vice-amiral Willaumez parlait devant Colletdes officiers de la marine d'autrefois, et appuyait sur l'importance pour les officiers d'une instruction solide et variée, et de bonnes manières, comme les avaient en général les gentilshommes de la flotte avant la révolution :

« Hélas ! oui, amiral, ils avaient, ces messieurs, ce que nous n'avons eu ni vous ni moi ; vous au moins vous vous êtes formé, vous êtes amiral, vous avez dû voir beaucoup le monde, cela vous a poli et rendu homme de société. Moi, je n'ai point été forcé à le devenir, et je suis resté ce que j'étais, marin et rien que marin. Si j'avais voulu me changer en faisant effort sur moi-même, je serais devenu ridicule. Je n'aurais plus été moi, et je vaux peut-être quelque chose dans ma rudesse actuelle ; j'aurais fini par être une insipide copie de fort bons modèles, et l'on se serait moqué de moi avec raison. »

L'amiral Collet n'est pas mort tout entier, il a laissé une belle mémoire et a légué à la marine un fils, aujourd'hui capitaine de vaisseau et officier très-distingué.

A. Jal.

Combat du Mars

CONTRE LE NORTHUMBERLAN

19 MAI 1744.

Dans toutes les guerres maritimes que nous avons eu à soutenir contre l'Angleterre, il est une chose digne de remarque, et qui demande une sérieuse méditation, c'est que nous avons eu presque toujours du désavantage en escadre, et que nous avons toujours été supérieurs dans les combats seul à seul, vaisseau contre vaisseau, même lorsque le gabarit était moindre, et que par conséquent nous avions moins de canons et moins d'hommes d'équipage.

Sans remonter au siècle de Louis XIV, où les Jean-Bart, les Duguay-Trouin, les Cassart ont donné mille preuves de ce que j'avance, les guerres de notre révolution en fournissent de nombreux exemples : Surcouf, avec une prise anglaise, montée de dix-neuf hommes, attaque et prend *le Triton* de 26 canons et de cent cinquante hommes d'équipage; Richer, sur la corvette *la Bayonnaise*, de 20 canons, prend à l'abordage la frégate anglaise *l'Embuscade* qui en porte 40; en 1811, *la Confiance*, corvette de cent trente hommes d'équipage, prend aussi à l'abordage *le Kent* qui en a trois cents. Ce qu'il y eut d'extraordinaire dans ce dernier fait d'armes, c'est que, par une jactance vraiment anglaise, le capitaine avait invité les passagers, qui étaient en grand nombre sur son bord, à venir sur la dunette, voir, disait-il, couler ou prendre le navire français, et que ce fut lui qui fut pris.

Nous examinerons peut-être un jour à quelle cause il faut attribuer les défaites éprouvées sur mer par les Français en bataille rangée, tandis qu'ils se sont toujours trouvés supérieurs dans ces combats particuliers, surtout lorsqu'ils ont pu aller à l'abordage. Maintenant venons-en à la prise du vaisseau *le Northumberland* par *le Mars*, commandé par le capitaine Périer, qui se trouvait sous les ordres du chevalier de Conflans, commandant *le Content*, mais qui eut la plus grande part à l'action.

La guerre avait été déclarée à la France par l'Angleterre le 11 avril 1744; et, suivant leur constante et perfide coutume dans toutes les guerres, les Anglais n'avaient pas attendu cette déclaration pour capturer en mer et saisir dans les ports de la Tamise les vaisseaux français qui s'y trouvaient mouillés.

C'est donc environ un mois après la déclaration des hostilités, le 19 mai, qu'eut lieu cette rencontre glorieuse pour la marine française. Le matin d'un temps calme, mais pluvieux, à 72 lieues des Berlingues (îles de la côte de Portugal), apparurent, dans le sud-est, deux navires qui,

Digitized by Google

J. Garneray del. — C. Bouvier sculp.

Paris, Imp. Chardon Jne & Fils, r. Racine 3

Prise du Northumberland par le Mars. 1794.

T. 1er P.

Digitized by Google

Digitized by Google

vus à l'horizon, ressemblaient assez à deux hauts peupliers. Dans cette distance, le coup d'œil le plus exercé a peine à soupçonner la grosseur et la force d'un vaisseau. Si le vent favorise ce vaisseau, il approche et grossit de moment en moment, et ce n'est qu'alors que l'on peut distinguer si l'on a affaire à un ennemi supérieur ou inférieur, et souvent lorsqu'il n'est plus temps de s'en dédire. Le calme et la pluie durèrent jusqu'à quatre heures du soir ; un petit frais, qui s'éleva du sud-sud-ouest, dissipa le brouillard, et laissa apercevoir un seul vaisseau anglais qui arrivait, toutes voiles dehors, comme à une proie assurée ; le second bâtiment ne reparut pas. Le commandant français, par une ruse permise, fait hisser flamme et pavillon anglais, pour engager davantage l'ennemi. M. de Conflans vire tribord amures ; *le Mars* imite sa manœuvre pour se rallier à lui. L'anglais, trompé par l'apparence, ne diminue point de voiles jusqu'à deux portées de canon ; alors il serre ses perroquets, cargue sa grande voile, et continue d'arriver sur les deux français, sa batterie ouverte ; *le Mars*, après avoir manœuvré pour gagner le vent, et y être parvenu, amène le pavillon anglais, hisse le sien, en l'assurant d'un coup de canon ; et, comme il avait une grande supériorité de marche sur *le Content*, il eut l'avantage de rejoindre l'ennemi le premier et de le combattre par son travers. Sa première bordée fait un ravage terrible à bord de l'anglais, tous les coups portent ; la riposte de l'ennemi ne cause qu'un médiocre dommage, en donnant heureusement trop haut. Cependant M. de Conflans le canonnait dans la hanche, mais d'un peu loin. Après plusieurs bordées de part et d'autre, où l'anglais souffrit beaucoup, sentant qu'il avait affaire à trop forte partie, il voulut s'éloigner à force de voiles, mais sa mâture était fort endommagée, et le vent ayant fraîchi, il était à craindre que ses mâts ne tombassent, s'il les chargeait de voiles. Quoique ce fût un des plus fins voiliers de la flotte de l'amiral Hardy, *le Mars*, qui n'avait que peu souffert, et qui n'était pas inférieur à lui pour la marche, n'eut pas de peine à le suivre. C'est alors que les deux capitaines, anglais et français, déployèrent tout ce que le courage individuel et la tactique navale ont de force et de ressources, l'un pour retarder une défaite désormais inévitable, l'autre pour assurer sa victoire. *Le Mars*, maître du vent, ayant amené sa grande voile, forçait son vaillant adversaire à recevoir ses coups, et semblait l'enlacer dans un réseau de feu. La défense était aussi désespérée que l'attaque était vigoureuse. Pendant près de cinq heures, M. Périer tint *le Northumberland* à portée de fusil, et presque vergue à vergue, sous un feu qui ne se ralentissait pas. Les principales manœuvres de l'anglais étaient hachées, ses vergues en pantenne, enfin tout attestait les désordres qu'avaient causés le canon et la mousqueterie bien dirigés des Français : l'anglais ne se rendait pas encore. M. Périer allait donner vent devant sous le beaupré de l'ennemi, pour monter à l'abordage, lorsqu'à cette manœuvre le brave capitaine Watson, blessé à mort, se décida à amener son pavillon, et fit par ce signal comprendre à M. Périer qu'il se rendait. *Le Northumberland*, quoiqu'il eût amené, tira encore, peut-être par l'ignorance des canonniers de la batterie basse, trois coups de canon, en passant en poupe du *Mars*. Deux frappèrent la bouteille de bâbord, l'autre la fosse aux lions du même côté.

Mais c'est lorsqu'il fallut mettre les embarcations à la mer, pour amariner le vaisseau ennemi, que l'on put voir, même à bord du vainqueur, quels ravages cause un combat naval ; on trouva qu'elles avaient été tellement brisées qu'aucune ne put servir. Le capitaine Périer fit signal à la prise *l'Heureux* d'envoyer son canot qui ramena quelques officiers supérieurs de l'anglais.

Lorsque les Français prirent possession du *Northumberland*, quel spectacle déplorable se présenta à leurs yeux ! Les gaillards, les ponts, la batterie basse couverts de morts et de mourants ; des flots de sang sortant par les dalots ; les manœuvres hachées, les canons démontés de leurs affûts, les mâts près de tomber ; et, pour accroître le désordre, des matelots et une soldatesque ivres, pillant les bagages de leurs propres officiers, tant, dans ces moments terribles, l'absence du commandement semble donner à des hommes vils le droit de l'indiscipline et des excès les plus honteux ! Ce fut aux vainqueurs à protéger les vaincus. La belle conduite de M. Périer eut bientôt rétabli l'ordre ; il fit rendre au malheur les respects qui lui sont dus.

Heureux les officiers qui, dans ces combats singuliers, ont soutenu dignement la gloire de nos armes, et qui ont montré, et dans les temps anciens et de nos jours, ce que l'on peut faire avec des cœurs si bien préparés, et avec une bonne direction de nos forces ! Ce combat, où M. de Conflans partagea la gloire du capitaine Périer, mais où il n'y eut, presque tout le jour, qu'un vaisseau d'engagé, est sans doute bien glorieux, mais moins cependant que tant de victoires à forces inégales. Dans ces espèces de duels maritimes, on n'est pas libre d'agir avec la générosité que l'on met dans les duels ordinaires. L'intérêt de la patrie commande d'assurer le succès par tous les moyens possibles, et de se servir de toutes les forces dont on dispose. Au reste, les Anglais, qui ont presque toujours détaché quatre vaisseaux contre un seul, nous exemptent de tout scrupule. Ce combat fut du moins heureux, car la victoire coûta peu de sang aux Français : ils n'eurent que sept hommes tués et trente blessés. Les Anglais perdirent plus de deux cents hommes tués ou mis hors de combat. Le brave et mal-

Digitized by Google

heureux capitaine Watson mourut deux jours après de ses blessures.

Son vaisseau portait 70 canons, il était neuf, et c'était sa première sortie.

On ne sera peut-être pas fâché de savoir quel fut le sort du *Northumberland*, ou de son représentant. Un usage, établi pour entretenir l'émulation, est de conserver son nom à un vaisseau pris sur l'ennemi. S'il périt ou par vétusté, ou par les naufrages, ou par le feu, entre les mains de la nation qui l'a capturé, on en construit un autre sous le même nom. Il existait dans l'escadre de Brest, en 1793, un *Northumberland*. (Etait-ce le même, était-ce son représentant? je n'en sais rien.) Il fut repris par les Anglais dans la bataille du 13 prairial, où périt *le Vengeur;* bataille qui était gagnée, et où la peur et l'impéritie du conventionnel Jean-Bon-Saint-André, en forçant d'ordonner la retraite, arracha la victoire des mains du brave et habile amiral Villaret-Joyeuse.

L. Chevallier.

VARIÉTÉS.

Voyage à la Martinique.

A Mr A. Gréhan, fondateur de la France Maritime.

Monsieur,

Je vous ai promis, en partant pour la Martinique, de ne pas oublier la *France Maritime* que vous dirigez avec tant d'habileté, et où j'ai eu l'honneur plus d'une fois d'écrire mon nom parmi des noms si lumineux, qu'il me représentait le pauvre paysan du Danube au milieu des sénateurs empourprés de la vieille Rome. Je suis parti, le navire m'a emporté, et je vous envoie aujourd'hui ces pages qui sont tombées de ma plume, au vent qui souffle des mornes américains. Je ne les ai pas écrites sans plaisir, je vous l'avouerai, car je songeais, en les écrivant, au pays qu'elles allaient revoir et que je ne dois pas revoir encore. Je n'ai pu m'empêcher de les regarder de cet œil mouillé qu'on tourne vers ceux qui embrasseront bientôt les objets perdus de notre affection. Il faut si peu de chose pour réveiller le passé, et surtout le passé qu'on regrette! Daignez donc les accueillir, comme des pigeons chargés d'un message de paix et d'amitié. Leurs plumes sont peut-être encore chaudes des larmes que m'arrachent par moments mes souvenirs de patrie. Je dis de patrie, car je ne sais, la France m'a toujours souri comme un enfant; et d'ailleurs, si ce n'est pas ma mère, c'est bien toujours la mère de ma mère; et, grâce à Dieu, je n'ai jamais trouvé mon cœur trop étroit pour deux affections aussi nobles et aussi pures.

Que vous dirai-je? Sur quoi laisserai-je courir ma plume? il y a bien longtemps que je n'ai écrit. L'homme qui part brise avec toutes ses habitudes. Ma gêne augmente de ce que l'organe que j'ai choisi exige une sorte de science pratique, à laquelle ne peut suppléer tout le trésor des sentiments; et par malheur je n'ai pas autre chose à offrir. Je suis né, il est vrai, dans une île; mais j'ai toujours beaucoup plus vécu à Paris qu'à la Martinique. Aussi vais-je bien me garder, en vous racontant quelques impressions de mon voyage, de toucher à aucun mot ni à aucune chose spécialement du métier. C'est à MM. Sue, Jal, Corbière, qui sont des poissons, de parler de la mer. Moi, je ne suis qu'un pauvre oiseau. Aussi je vous raconterai ce que j'ai cru remarquer en traversant cette immense étendue, mais rien de plus. Je n'en sais pas plus que l'hirondelle. Je ne touche même à ce sujet, que parce qu'il m'offre l'avantage de ne pas rester tout à fait étranger aux prédilections de votre auditoire, à qui je demande pardon d'avance si je me fourvoie, ce à quoi il doit s'attendre.

Et encore quelles impressions vais-je vous communiquer! Rien que de simple et d'ordinaire. Un voyage sans autres accidents que ceux de l'âme, un voyage sans tempête, sans incendie, sans pirates, en un mot, sans aucun de ces dangers qui émeuvent jusqu'à l'homme assis en sûreté sur la plage. C'est plutôt une histoire désintéressée des secrètes émotions qu'a produites le spectacle de la mer sur un homme qui l'avait abandonnée depuis quatre ans, spectacle qui s'est développé entre deux magnifiques scènes, la France que je quittais et la Martinique où j'abordais, c'est-à-dire l'Europe et l'Amérique! Comme j'avais changé, tout avait changé. Les années sont triples en cette saison de l'homme, et pour parodier Bürger, les vivants aussi vont vite alors! Les illusions, les sentiments, les idées se succèdent avec une étonnante rapidité, et les objets éternels se renouvellent eux-mêmes, ou semblent du moins se renouveler à ce souffle étrange qui nous pousse de lustre en lustre. Quand je revis la mer, je crus que je ne l'avais jamais vue, ou plutôt je m'imaginai qu'à vingt et un ans je l'avais mal vue. J'éprouvai un mouvement d'orgueil d'embrasser si bien à présent l'immensité de l'infini. Court et rapide frisson qu'eut bientôt abattu cette seconde réflexion, hélas! non moins sage qu'à trente ans. J'accuserai peut-être mes vingt-cinq ans comme à cette heure j'accusais ma première jeunesse! Nous ne pénétrons jamais dans les choses que selon la force et la pointe de notre œil, et quel œil humain peut se vanter d'avoir des propriétés équipollentes à l'obscurité des choses!

Digitized by Google

Selon que nous sommes plus ou moins doués, nous ouvrons plus ou moins l'abîme, mais c'est Dieu seul qui a le mot de tout. Je reconnus cependant dans le tressaillement des cailloux sur la grève ces aigres soupirs que la vague exhale à intervalles réglés. C'était pour moi chansons de nourrice. Cette espèce de bruit indéfinissable, qui tient à la fois d'un vêtement qu'on déchire et du râle des agonisants, me fit peine et plaisir à la fois. C'est que tout ensemble je perdais et retrouvais des souvenirs de bonheur.

Quand nous partîmes, mes yeux étaient déjà familiarisés avec cette verte couleur de l'eau salée. Il faisait un beau soleil d'octobre. Le vent, qui nous avait été contraire pendant plus de huit jours, s'était enfin levé à souhait; et vingt navires, comme des oiseaux échappés de cage, se répandaient avec nous sur l'horizon du Havre. Chacun s'en allait dans un coin du monde. Combien de ces barques devaient périr! Tel drapeau flottait orgueilleusement sur les flots, qui devait, huit jours, quinze jours ensuite, peut-être le lendemain, s'abîmer avec tous ceux qu'il ombrageait! J'eusse été plus content, ce me semble, s'il avait plu. Tout départ afflige, fût-ce d'une mauvaise terre. Il y a quelque chose de l'homme qui s'attache aux lieux indépendamment de leurs qualités, tel que les lianes créoles qui enveloppent aussi bien les mancenilliers que les arbres salutaires. Et je laissais dans cette France de si chères et de si nobles amitiés! Cet air brillant, ce vent frais, ces rayons joyeux, en donnant aux côtes plus de charmes, me donnaient à moi-même des regrets plus cuisants. Je savais ce que je laissais, je ne savais pas ce que j'allais trouver. Mais tandis qu'il y avait en moi un homme qui tendait les bras à la France, il y en avait un autre froidement assis sur le pont, parmi les cordages déployés, non loin de nouveaux venus, tous inconnus de lui, avec qui pourtant il devait partager les mêmes chances; et celui-là se réjouissait du spectacle de toutes ces voiles éparses. L'autre, absorbé dans ses regrets, parcourait cette gamme inévitable de tristes réflexions que suggère toujours l'aspect de la contrée dont on s'éloigne. Peut-être se disait-il que chaque trait de sa mémoire périrait bientôt dans les cœurs les plus chéris de lui, de même que s'éteignaient insensiblement d'abord la rive, ensuite la ville, puis les collines, puis les montagnes.

Jamais en aucun temps je n'avais été aussi vivement saisi de la peur de l'oubli. Il me semblait que le navire était un cercueil ailé qui s'enfonçait avec moi dans une sorte de néant palpable. Et de fait, le monde, les sentiments, les jouissances s'évanouissaient. Je laissais toute une famille d'amis. Je n'avais rien fait pour ma gloire littéraire, et je mourais. Ne savais-je pas combien le cœur de l'homme, semblable à la nature extérieure, a horreur du vide; combien cette lumière du regret, si vive à l'instant fatal, pâlit peu à peu comme une lampe dont le temps mange l'huile; quel néant succède à l'oubli, cet autre premier néant? Vérités et craintes qui n'étaient pas neuves, et cependant qui me serraient le cœur!

Mais peu à peu mes esprits se jetèrent dans une autre direction, et le lendemain, libre et consolé, j'étais levé avant le jour. On y voyait, quoique mal. Toute terre était disparue et nous nous trouvions au centre d'une immensité. On se sentait suspendu sur quelque chose de pareillement suspendu. La forme de la terre se faisait deviner, on eût dit. J'attendais la lumière avec des émotions d'autant plus vives, que j'étais curieux de voir le soleil entrer dans cet espace inanimé, presque vain et chimérique. Le ciel était creux et pas une étoile ne luisait sur son fond grisâtre. L'air aussi était vide, et les oiseaux manquaient comme les étoiles. La mer offrait la même nudité, les vagues se hissaient les unes contre les autres et s'écroulaient en jetant un léger bruit et une légère écume, mais aucun poisson ne venait étinceler à la surface. Seul, comme un énorme marsouin, le navire plongeait, se relevait et plongeait encore. En apparence donc tout était vide, et l'on songeait involontairement au moment suprême où la terre non plus n'était ni ornée ni peuplée. Quel silence devait régner! Comme la parole de Dieu dut retentir au milieu de cette demi-mort universelle! Quels bonds d'allégresse durent agiter l'air, l'onde, le ciel et la terre, lorsqu'ils reçurent tour à tour leurs différentes créatures! Je me précipitai de toute la force de mon âme dans la grandeur de ce spectacle. Je me plaçai à la création. Seulement, j'étais produit avant le soleil, et je savais qu'il m'allait être donné un flambeau pour m'éclairer. Je l'attendais. Il parut! Je crus voir Dieu même ou la splendeur de sa face. Il parut, et quoique dégénérés tous les deux, lui et moi, je fus saisi d'une extase surhumaine, je fus miraculeusement ravi. Chaque flot jeta un éclair égal à cet incendie. Il me sembla que ce soleil, en s'allumant, avait tout peuplé, le ciel et la mer; et tellement, que je m'étonnai que Dieu ne se fût pas contenté de remplir de la seule lumière le monde qu'il avait lancé dans l'infini. Oh! j'étais pieux dans ce moment. Je ne me sentais que des ailes. D'homme j'étais devenu autel. Mortes aujourd'hui sur mes lèvres, les expressions alors s'échappaient de mon esprit comme des flèches de feu; ou plutôt je n'étais moi-même tout entier qu'une expression. J'eusse pu converser avec la foudre.

Je ne suis pas surpris, je vous jure, que les matelots soient religieux. C'est une conséquence de leur vie. Pour ma part, je le confesse, je n'aurais pu en ce moment, malgré tous mes efforts, échapper aux émotions qui m'envahissaient. Je n'eusse pu remettre Dieu à demain. Ce navire me rapportait avec une force invincible aux pieds de

Digitized by Google

la vérité religieuse, c'est-à-dire l'unique vérité, et au centre même du pouvoir et de la présence du Très-Haut. Car, quelque énorme que cela soit à dire, il est cependant vrai, que, lorsque l'homme nous entraîne au milieu de ses ouvrages et de leur gloire, il parvient à obscurcir dans notre esprit la mémoire même de celui qui l'a créé. Les villes comme Paris, par exemple, dont je sortais, ces Babylones éblouissantes, sont le sanctuaire de l'homme; c'est son ciel, à lui; le trône de sa majesté et le siége de sa force. C'est là qu'il s'éblouit et s'aveugle. Aussi comparez les mœurs de la campagne aux mœurs de la ville. On vaut toujours, on dirait, en raison de son éloignement des foules. L'isolement élève et purifie. C'est une loi morale; il faut que l'âme prenne le niveau de l'horizon qui l'entoure, haute avec ce qui est haut, basse avec ce qui est bas! Quelle différence des soldats aux matelots! Et puis la sécurité fait l'insolence. La mort, sur terre, vole, ce semble, au-dessus de l'homme. En mer elle l'enveloppe; on l'a à droite, à gauche, sur sa tête, sous ses pieds, en soi, hors de soi, partout. Les matelots vivent un peu comme les Egyptiens mangeaient, une tête de mort au milieu d'eux. Cela n'est pas sans déposer quelque chose de grave dans les habitudes.

Je ne sentis plus, du reste, aucune autre commotion religieuse à ce point. Le sentiment poétique, quoique toujours nourri de Dieu cependant, s'empara plus particulièrement de mon esprit, comme d'ailleurs il était naturel et juste, puisque par l'habitude d'être exercé, il est devenu en moi une seconde nature, un second sang. Peut-être même, pour ne pas me faire meilleur que je suis, n'était-ce qu'à son inspiration que je devais ce beau mouvement de piété. Mais je ne pense pas que j'en doive être moins fier. Ces deux instincts sont peut-être fraternels. *Sentir* est peut-être un œil de ce visage de la foi dont *croire* forme l'autre œil.

Aussi quand nous eûmes atteint les nuits des colonies, ces nuits qui se répandent comme des jours sur la tiède et transparente surface des vagues, je passai des heures d'une rêverie si enchantée, que par moments j'aurais désiré, malgré toutes les incommodités du bord, que mon voyage pût s'éterniser. Ce pesant navire qui n'était qu'un morceau de bois dans la Manche, que le goudron empoisonnait, que l'eau inondait sans cesse, que le vent soulevait et jetait en tous sens, était devenu un bel oiseau à plumes blanches, dont chaque coup d'aile tirait du flot des bouquets d'étincelles. Il courait dans l'air un parfum qui ne pouvait descendre que des étoiles, ces roses vives du firmament. Ou plutôt tout cet enchantement était dans mon cœur qui se dilatait, et je le versais, ainsi que d'une coupe, sur toutes choses environnantes. La nature, il est vrai, dans toute sa magnificence, m'aidait; mais je l'aidais moi-même.

Tandis que, pauvre poëte, je m'égarais dans ces folles imaginations, le navire plus sensé poursuivait sa route. Nous avions déjà rencontré plusieurs bâtiments lorsque nous touchâmes au tropique. Je ne me rappelle qu'un trois-mâts anglais que nous aperçûmes au soleil couchant. Il faisait peu de vent et nous ne filions pas plus de trois nœuds. C'était un bâtiment d'une construction fort élégante. Il arbora son pavillon, et nous demanda dans sa langue d'où nous venions et où nous allions. Par bonheur nous avions avec nous un ancien officier de la marine royale de l'Angleterre. Nous le chargeâmes de prendre la conversation, et nous sûmes à notre tour que c'était un marchand qui avait quitté Canton depuis cinq mois et qui faisait voile pour Portsmouth. L'étranger dit ensuite qu'il était Ecossais, et demanda de quel royaume était celui qui lui parlait, et comme notre officier lui répondit de l'Irlande, il s'écria : « Salut et bonne fortune à la Harpe irlandaise! » A quoi notre officier répliqua sans tarder : « Pareille chance au Lion d'Ecosse? » J'avoue que je fus charmé et touché de ces deux hommes. Je ne m'attendais guère à un langage aussi élevé et aussi poétique, rare même dans le monde qui se pique de réunir les plus brillantes éducations. Et puis il y avait quelque chose de filial et de solennel dans le style de ces souhaits réciproques. Le peuple anglais a gardé le dernier, et gardera encore longtemps, ce vieux sentiment de la nationalité, qui tombe aujourd'hui, avec tant d'autres choses nobles et saintes, dans l'Europe rongée de révolutions. Je ne sais ce qu'on mettra à la place de tous ces sentiments, mais je doute que le cosmopolitisme et tous les autres barbarismes de langue et de cœur qui se débitent aujourd'hui puissent jamais produire, je ne dis pas des choses aussi merveilleuses que celles qui ont été faites, mais aussi merveilleuses et aussi honnêtes. Nous n'avons plus de patrie, en valons-nous mieux? Tous les hommes sont frères, nous en déchirons-nous moins? Nous avons oublié ou maudit nos pères, en quoi les surpassons-nous? A mon avis, nous sommes très-heureux d'avoir découvert la vapeur, car la philanthropie, le progrès et toutes ces autres graines ne seront ni de grand profit ni de longue durée, à moins qu'elles ne se transforment, ce que je souhaite.

A propos de cette rencontre, on en vint aux femmes anglaises, et je dois dire que ces pauvres anges de la Tamise réunirent peu de suffrages. On réveilla d'un commun accord cette grêle de plaisanteries dont les a foudroyées le grand Byron, qu'elles ont assez aimé cependant pour qu'il eût pu leur pardonner le dépit qui suit l'amour. Les Espagnoles furent préférées, on s'extasia sur les Espagnoles. Toutes les choses vives et colorées, l'éclair, le rubis, la rose, l'orange, l'oiseau, la biche, affluèrent sur les lèvres pour avoir l'honneur d'essayer de peindre leurs incomparables

Digitized by Google

qualités. Elles furent proclamées reines, et par suite les créoles, cousines germaines de ces suaves et très-heureuses filles. Il était bien naturel, du reste, que nos dames du tropique triomphassent en cette occasion. *Charbonnier est maître chez soi*, dit-on, et ceux qui parlaient appartenaient presque tous par la consanguinité aux déesses de cet Olympe improvisé. L'officier anglais voulut défendre son monde, mais il fut obligé de reculer devant les tartines de beurre et les tasses de thé qu'on lui représentait toujours plus impitoyablement. Il m'appela à son aide, sous prétexte qu'il m'avait entendu la veille m'extasier sur ces fleuves de lait où surnagent quelques fraises. Je ne niai point le charme des cheveux blonds, trop imbu des leçons de l'antiquité qui voulut que Vénus fût blonde et regardât la Grèce avec des yeux bleus. Mais je demandai la permission de ne pas me mettre dans un fort mauvais cas, prévu sinon par plusieurs articles de loi, du moins par une foule de tristes exemples, en refusant de rendre hommage aux charmes de mes belles compatriotes, dont la langue saurait fort bien au besoin défendre ce qu'on oserait attaquer en elles. Toute ironie à part, elles forment une espèce de femmes dignes d'attention. On aurait tort de les croire Françaises ou Espagnoles, car à ces avantages exotiques elles en joignent qui leur sont propres et qui les ont toujours fait distinguer dans les pays étrangers. Leur grâce n'est pas la grâce parisienne, pas plus que leur exaltation ne ressemble à celle des cerveaux féminins de Cadix ou de Madrid. Leur grâce n'est pas froide et maniérée; elle sent la fleur venue en plein champ. Elle est libre, insouciante, molle et cependant pleine de feu, semblable à ces temps où le soleil luit derrière la pluie. Elles se laissent aller, mais plutôt comme l'arbre qui se redresse, que comme l'eau qui est obligée de suivre son courant. Il y de la vie jusque dans leur paresse. Qu'on les contrarie, qu'on leur refuse quelque chose, et ce petit pied endormi qui faisait osciller doucement le hamac, bondit sur la terre; tout frémit, c'est un vent furieux qui menace de tout emporter. On leur cède, et le flot se calme; leur tête souriante retombe sur leurs épaules : elles tendent la main et ne vous en veulent plus de ce que vous aviez mille fois raison. Elles jouent avec les boucles de leurs cheveux qui s'échappent en abondance des couleurs radieuses du madras. Le madras est la ceinture de ces brunes Vénus. Malheur à l'étranger qui a fixé des yeux trop complaisants sur cette étoffe capricieuse; il ne peut plus la perdre de vue, il ne peut plus quitter les lieux où elle répand sa douce clarté, et le temps s'écoule, sans que l'étranger reprenne son chemin. Elles ne sont point fanatiques comme les Espagnoles, quoiqu'elles prient assez naïvement le Seigneur de veiller sur leur amant, comme si le Seigneur ne se devait pas également aux maris. Elles dissimulent peu. Un sentiment se dégage de leur être aussi vite que la foudre du nuage. Elles ne savent pas ce que c'est qu'un grand sentiment nourri dans une région supérieure de l'âme au-dessus des atteintes ordinaires de la vie. Leur exaltation n'a pas non plus ce caractère de durée qu'on trouve chez les femmes de la Péninsule. Elles meurent ou elles vivent, elles ne languissent pas.

Du reste, c'est d'elles surtout qu'il faut dire que l'harmonie règle leurs mouvements. Elles ont de la cadence comme les astres mêmes. Quant à leur regard, il est célèbre :

Un œil noir où luisaient des regards de Créoles,

a dit le poëte. C'est là une de leurs beautés spéciales. Leur œil a souvent plus d'esprit qu'elles. Voilà de vrais *soleils noirs*, ô maître Henri Heine! Puissent en luire de pareils sur votre papier lorsque vous le barbouillez de toutes vos merveilleuses folies! Cependant les yeux n'empêchent pas que le reste ne soit très-recommandable ; ainsi, que les mains ne soient d'une élégance parfaite, que les pieds ne ravissent par une gentillesse devenue proverbe, ni enfin que la chevelure n'ait l'air de tout un arbre. Leur peau est très-fine et très-délicate; leur taille plus flexible que les bambous de leur pays. Pour ce qui est de la critique, les malveillants pourraient peut-être reprendre des yeux un peu rapprochés et trop caves, des pommettes saillantes, des traits irréguliers; mais il faudrait encore avouer qu'elles ont la tête aussi petite que les filles de Milo, patrie de la plus belle statue grecque. Et puis, pour revenir encore à leur caractère, ce sont des femmes qui savent aimer. Elles ne rient pas quand elles aiment; elles traitent ces affaires avec un grand sérieux, et si elles ne sont pas toujours à l'abri de la censure du monde, bien souvent c'est qu'elles ont été trop généreuses et trop dévouées. Elles ne connaissent pas du tout cet art profond de faire marcher l'amour, ou plutôt le plaisir, sous une superbe apparence de froideur et de rigorisme. Les Creoles sont peut-être de toutes les femmes les plus maladroites à se cacher et les plus habiles à se compromettre. Saint-Pierre a sous ce rapport bien des leçons à prendre de Paris.

Mais retournons à ma barque, dussiez-vous m'accuser de vous offrir un plat d'*olla-podrida*. Assis sur la dunette, je la voyais avec attendrissement tantôt se coucher sur un flanc et tantôt sur l'autre, quelquefois monter et descendre sans se pencher, ou, cédant à la brise et tout entière d'un côté, courir comme une jeune fille dont le vent enfle la robe. Elle était pleine de grâce alors. On eût dit d'une créature que l'homme aurait faite avec du bois. Quand j'entendais de sourds craquements dans ses membres, j'aurais voulu pouvoir ménager cet étrange animal, comme un cavalier sa jument qui a trop couru. Du reste, à

Digitized by Google

mesure que la France s'éloignait, je m'occupais davantage de la Martinique qui approchait, image moi-même de ceux dont je m'étais plaint si amèrement. Cependant, tout en pâlissant, la France n'en restait pas moins pour moi le soleil du véritable jour, et je ne voyais pas se lever la Martinique autrement qu'une belle nuit.

Un soir enfin nous apprîmes qu'on verrait l'île le lendemain matin. Cette nouvelle agita en moi tant de pensées, que, ne pouvant trouver le sommeil dans ma cabane, je m'enveloppai d'un manteau et vins m'asseoir sur le pont. Le ciel était brillant. Les étoiles semblaient distiller la liqueur qui forme l'air. Et là, je me mis à songer. Le capitaine, contre son ordinaire, ne s'était pas couché. Il se promenait devant moi d'un air passablement inquiet, et je remarquai que d'instant en instant son œil faisait le tour de l'horizon, mais revenait se fixer particulièrement sur un point que le navire avait dépassé de beaucoup. Je l'interrogeai, et il me répondit que, bien qu'il en fût à son vingt-quatrième voyage à la Martinique, il veillait toujours. Cela voulait dire aussi, à mon sens, qu'il regardait s'il n'avait pas laissé la Martinique derrière lui. Je ne pus m'empêcher de sourire, et tout en creusant cette idée, je remontai jusqu'à celui qui s'était aventuré le premier dans ces mers. Je n'ai jamais senti comme à cette heure quel colosse de génie et de hardiesse fut cet homme-là qui s'appelait Christophe Colomb, et qui doubla un jour le monde. Où allait-il? Qui le menait? Qui lui disait : C'est ici! ce n'est pas là! Qui lui mesurait le calme et la sérénité, quand la tempête ouvrant ses deux ailes tombait d'aplomb sur ce bois qui portait l'Amérique, car l'Amérique alors c'était lui! Quel front sillonné de passions inouïes il devait élever dans ces heures d'agonie vers le Dieu dont il allait dévoiler l'autre face! Comme il devait être froid, plus pâle qu'à l'ordinaire, car ses contemporains ont écrit qu'il avait le visage haut en couleur! Comme son œil, naturellement vif et perçant, devait s'enfoncer dans l'immensité qui n'était pas l'immensité pour lui! Comme de temps en temps il devait se retourner vers l'Europe qui ne pensait plus à sa promesse et l'avait vu disparaître ainsi qu'une goutte d'eau! Il était le seul sur son vaisseau qui crût à lui! De ses compagnons, troupe de bandits et d'aventuriers, les uns, au bout de quelques semaines, pensaient qu'il était fou, les autres damné, les autres qu'il avait consenti à les mener en pleine mer pour les noyer et se noyer avec eux, tous qu'il se trompait. Lui, il soutenait qu'il ne se trompait pas, et il poussait toujours son navire vers sa pensée. Quand ils se révoltent, qu'il est sage et ferme! Pas une faute, pas un doute. Il demande trois jours et il continue. Trois jours pour enfanter l'Amérique! Et il change la face de la terre, ce que n'ont fait ni les Sesostris, ni les Alexandre, ni les César, gens de sa famille! Il me rappelle toujours qu'il fut créé *Capitan general del mar Oceano*. Curieuse récompense! On sait sa triste fin.

Tout homme qui lit a dans l'histoire des séries d'amitiés, d'estimes, d'admirations ou d'antipathies et de haines. J'en admire que je n'aime pas, j'en hais que j'admire, et j'en estime que je ne puis ni aimer ni admirer. Il y en a aussi en revanche sur lesquels tous mes sentiments se réunissent et se confondent, j'aime, j'estime et je vénère Christophe Colomb. C'est un de mes gens. Je suis toujours heureux lorsqu'il m'arrive de le rencontrer. Il était d'une piété fervente, ce qui se comprend sans peine, car l'on ne réalise pas des entreprises de cette grandeur sans croire à la présence d'un ange conducteur. Il a eu le bonheur d'avoir fait rougir Gênes l'ingrate et l'Espagne plus ingrate encore que cette misérable Gênes.

Le lendemain matin cependant nous apprîmes que, loin d'être au delà de l'île, nous en étions en deçà d'un jour. Avait-elle reculé, ou le capitaine se trompait-il? Justement à huit heures un matelot s'avisa de crier : la Martinique! C'était bien elle, en effet, au dire de tous les experts. On la reconnaissait, assuraient-ils, à sa ressemblance à un pain de sucre, image qui me sembla un peu trop empruntée à la grande denrée du pays. Pour moi, je fus longtemps sans la voir, à cause de la faiblesse de mes yeux; mais peu à peu ce qui n'était qu'une ligne de trois ou quatre pieds à l'horizon s'allongea et surtout s'élargit démesurément. J'aperçus enfin sur le ciel une silhouette verte et noire, trop capricieuse pour pouvoir être comparée à rien de réel, mais marquée d'espace en espace, sur une étendue d'une demi-lieue, de bosses semblables à celles des chameaux et des dromadaires. C'était là ma patrie. Un grand calme régnait alentour. Aux deux extrémités de cette étendue de terre dominaient, comme les attaches d'un collier, deux hautes montagnes qui étaient : la plus extrême, celle du Vauclin, la plus proche, celle qu'on nomme montagne Pelée. On distinguait parfaitement aussi sur la droite la Dominique, mais dans des proportions moins dégagées et moins sveltes. La Martinique avait l'air d'une aiguille, la Dominique d'une boule, et vues ensemble, on aurait dit d'une jeune fille assise auprès de sa maman, femme déjà *puissante*.

Nous n'étions plus qu'à six lieues de terre. Le navire redoublait de vitesse, mais tout d'un coup le vent faiblit et nous n'allâmes plus que trois ou deux nœuds. Cependant nous approchions visiblement. Les pièces de cannes se détachaient, comme de clairs rayons, de la teinte sombre générale. Les formes s'articulaient comme celles d'un corps. Tout se modelait. Nous laissâmes derrière nous la Caravelle; nous côtoyâmes le Marigot, Sainte-Marie, puis nous approchant de plus en plus, nous touchâmes, pour ainsi parler,

Digitized by Google

Le Vice Amiral de Winter

Morel Fatio del. Bouvier Sculp.

Bataille du 11 8bre 1797 entre la Flotte Batave et l'Armée Anglaise

Digitized by Google

Digitized by Google

au paysage de la Basse-Pointe. Le Marigot, Sainte-Marie, la Basse-Pointe sont des quartiers successifs de l'île. La Basse-Pointe est un riche pays de plaines. C'est une famille composée de vingt familles. C'est un seul homme et un homme distingué par la naissance, par la fortune, par le dévouement à la patrie et par une hospitalité digne des mœurs Arabes. Le Prêcheur parut à son tour. Madame de Maintenon, cette femme de toutes les fortunes, qui a eu deux maris, Scarron et Louis XIV, a eu également pour asiles la Martinique et la France. Elle a été pauvre, bien pauvre, à ce Prêcheur, étant toute jeune fille, et ses parents, qui l'y avaient conduite, ayant péri coup sur coup, cette liane, avec laquelle sa main chassait les maigres dindons de ce quartier, devint plus tard le sceptre fleurdelisé du plus grand des Bourbons. La fortune s'amuse ainsi. Ainsi le madras de Joséphine s'est changé en couronne impériale. Enfin, Saint-Pierre se déroula à nos yeux. Fût-ce pressentiment, je l'ignore, mais il est certain que je fus saisi de tristesse à l'aspect de ces trois ou quatre cordons de toits rouges. C'était cependant ma patrie, le coin joyeux de ma joyeuse enfance. Pourquoi donc ma jeunesse qui la venait revoir était-elle si pensive? Ah! malgré tout ce que je savais des hommes, je fus encore surpris, je le confesse, de l'universel mauvais accueil qui me fut fait. Il perçait dans tout ce qu'on me disait qu'on m'eût mille fois mieux reçu si je n'avais pas su lire... Mais il serait vain d'appuyer là-dessus, la Martinique n'est pas assez importante, ni moi

M. le vice-amiral Halgan fit exception à cette animosité qui ne respecta ni l'homme littéraire ni l'homme social. Je suis heureux d'ajouter aujourd'hui mes faibles remerciments, tout obscurs qu'ils sont, à cet illustre faisceau de témoignages que le pays a déposés à ses pieds, lorsqu'il se démit de son gouvernement. C'est un homme qui a constamment marqué ici par la douceur, par la modération, par la paternité.

J'ai gardé une idée exquise de ses manières, de son goût, de son habileté et de ses sentiments. Il touche avec autant de convenance que de perspicacité à toutes les importantes questions qui travaillent l'Europe en ce moment, et j'ose dire à ma louange que j'eus le bonheur de me trouver souvent d'accord avec mon illustre hôte. M. le gouverneur était fort au courant de la littérature du jour, et si bien qu'en le quittant je crus quitter encore une fois la France. Nous nous entretînmes beaucoup aussi de cette belle nature américaine, que M. l'amiral fit reluire encore mieux en la comparant aux différentes contrées qu'il avait vues; et pour me faire fête, sans doute, il voulut se servir toujours d'un langage aussi poétique que les choses mêmes.

Je suis persuadé, monsieur le directeur, que votre publication me saura gré de l'avoir choisie pour lui confier ces quelques mots sur l'un de nos officiers généraux les plus distingués; bien entendu que je n'ai osé aborder l'éloge ni du marin ni de l'administrateur, où nous n'aurions pas eu moins à le féliciter et à nous réjouir. La Martinique est un vaisseau où le nom de M. Halgan est désormais immortel.

Quant à celui qui vous écrit, monsieur, il est heureux. Si les souvenirs de la France mouillent quelquefois ses yeux, il n'a, pour les faire sécher, qu'à les tourner vers le soleil de son pays. Ce soleil lui rend la force que rendait jadis à l'un de ses fils la terre de la fable. Il est au milieu de scènes si magnifiques! la nature compense si bien tous les autres chagrins! Il lui a retrouvé ce sourire de mère qu'elle ne perd jamais, elle! Ce qu'elle était, elle l'est encore. Les montagnes, les bois, les rochers ont conservé leur inaltérable majesté. Le même charme s'exhale des petites herbes, des feuilles et des lianes qui trempent dans le torrent. Le colibri est toujours le colibri, et la fleur du franchipanier n'a pas perdu une seule de ses divines nuances. Il se confie à Dieu et il vit. Il a purifié la solitude par la résignation. Il aurait la France s'il voulait, mais il ne veut rien de ce qu'il lui faudrait acheter par un chagrin ou par un effort violent. Il aime mieux sommeiller de cette douce vie, laissant aller ses jours comme l'arbre ses fruits, et le fleuve ses ondes. Tout ce qu'il pourrait conquérir, il suppose qu'il l'a conquis; et il attend dans ce *farniente* qu'il lui vienne, comme à l'oiseau, la fantaisie de s'envoler, et peut-être aussi la liberté.

Louis de Maynard de Queilhe.

BIOGRAPHIE.

De Winter

(Jean-Guillaume).

De Winter entra dans la marine à l'âge de douze ans, et comme il avait pour cet état une vocation innée, il s'y fit remarquer par un zèle et une activité extraordinaires.

Il était déjà parvenu au grade de lieutenant de vaisseau lors de la révolution qui éclata en Hollande en 1787. Il embrassa avec ardeur le parti patriotique; mais la cause stathoudérienne ayant triomphé, il se vit obligé de se réfugier en France. La révolution y était alors dans toute sa force. De Winter, qui en partageait les principes,

Digitized by Google

demanda et obtint du service dans l'armée de terre. Il fit, comme officier supérieur, les campagnes de 1792 et 1793 sous les ordres de Dumouriez et de Pichegru, et ayant eu l'occasion de se distinguer par sa bravoure, il fut nommé général de brigade.

Lorsqu'en 1795, les armées de la république, sous les ordres de Pichegru, envahirent la Hollande, de Winter profita de cette occasion pour rentrer dans sa patrie. Les Etats-généraux lui offrirent de reprendre du service dans la marine avec le grade de vice-amiral et commandant de l'armée navale réunie au Texel. De Winter accepta.

Après avoir été bloqué longtemps par des forces supérieures, il parvint enfin à tromper leur surveillance, et appareilla le 7 octobre 1797, ayant sous ses ordres vingt-neuf bâtiments de guerre, dont seize vaisseaux de ligne

Le 11 au matin, il eut connaissance de l'armée anglaise commandée par l'amiral Duncan, forte de vingt vaisseaux, quinze frégates et autres bâtiments légers. Malgré l'infériorité de ses forces, de Winter n'hésita pas à attaquer. Le combat qui s'engagea dura près de trois heures avec un acharnement égal de part et d'autre; les Hollandais y firent des prodiges de valeur. *La Liberté*, de 74, que montait de Winter, eut à combattre jusqu'à trois vaisseaux à la fois; mais ayant perdu ses trois mâts et plus de la moitié de son équipage, il se vit forcé d'amener son pavillon et de se rendre à l'amiral anglais.

Le résultat de cette action fut, pour la marine hollandaise, la perte de neuf vaisseaux pris ou coulés, six cents hommes tués et huit cents blessés. L'armée anglaise ne fut guère moins maltraitée; plusieurs vaisseaux furent coulés, et l'on estima ses pertes à environ six cents hommes tués ou blessés. L'amiral hollandais, en rendant compte de ce combat aux Etats-généraux, ajoutait que *cette journée était la plus malheureuse de sa vie.*

De Winter fut accueilli en Angleterre avec tous les égards dus au courage malheureux, et ses compatriotes, en regrettant l'issue de cet engagement, rendirent néanmoins justice aux talents et surtout à la bravoure qu'il y avait déployés. Ayant été échangé quelques mois après, l'amiral hollandais revint dans sa patrie, et le conseil de guerre qui fut chargé d'examiner sa conduite dans l'affaire du 11 octobre, déclara à l'unanimité qu'il avait glorieusement soutenu l'honneur du pavillon.

Au mois de juillet 1798, de Winter fut nommé ministre plénipotentiaire de la république batave près du gouvernement français. Il conserva ces fonctions jusqu'en 1802, époque à laquelle il fut rappelé en Hollande, pour y prendre la direction des forces navales.

La régence de Tripoli ayant donné quelques sujets de mécontentement à la république batave, de Winter fut chargé de se rendre dans la Méditerranée avec une escadre. Il parcourut, pendant quelques mois, les côtes de Barbarie, prit et coula bas tous les corsaires qu'il y rencontra, et après avoir terminé les différends qui existaient entre la Hollande et cette régence, il conclut avec elle un de ces traités qui, comme on le sait, n'étaient que des trêves.

Louis Bonaparte, devenu roi de Hollande, accorda toute sa confiance à l'amiral de Winter; il le nomma maréchal, comte de Huessen, et commandant en chef de ses armées de terre et de mer. Lorsque Napoléon réunit ce royaume à l'empire, il ne traita pas cet amiral avec moins de faveur; il le fit successivement grand-officier de la Légion-d'Honneur et inspecteur général des côtes de la mer du Nord.

Au mois de juillet 1811, l'empereur confia à de Winter le commandement en chef des forces navales réunies au Texel; mais bientôt une maladie grave, suite des fatigues qu'il avait éprouvées, le força de quitter son armée pour venir à Paris, où il mourut le 2 juin 1812. De Winter était sans fortune; l'empereur ordonna que ses obsèques fussent faites aux dépens du trésor; elles eurent lieu avec la plus grande pompe, et son corps fut déposé au Panthéon, avec le cérémonial usité alors pour les grands dignitaires de l'empire.

J.-F.-G. Hennequin.

HISTOIRE.

Expédition des Anglais

SUR L'ESCAUT.

1809.

L'Angleterre venait de porter un coup trop heureux à notre marine pour qu'elle s'arrêtât dans la voie où l'appelait ce premier succès; l'armée navale de l'île d'Aix avait vu une partie de ses vaisseaux se briser sur les rochers ou disparaître dans les flammes; c'est vers l'escadre portée par l'Escaut que ses projets de destruction vont tendre maintenant.

Depuis longtemps déjà l'amirauté britannique voit avec inquiétude et jalousie les points maritimes importants sur lesquels s'appuie la partie septentrionale de nos côtes; Flessingue, que la voix de l'empereur fait sortir de ses ruines,

Digitized by Google

florissante et armée ; Flessingue, dont les remparts se relèvent et dont le port s'élargit et se creuse, offre en face de ses côtes un boulevart et un asile à notre marine. Anvers lui apparaît encore plus menaçant : son vaste bassin prêt à recevoir les eaux du fleuve ; ses chantiers, ses ateliers, ses cales, en font un centre de constructions navales et d'armements d'où l'empire la domine et peut tenir toute sa côte en échec. Cet établissement de l'empire sur l'Escaut, devenu, par l'ouverture du canal de Saint-Quentin, en quelque sorte un fleuve français, l'inquiète pour son avenir.

Ces considérations expliquent les preparatifs immenses qui se font dans ses arsenaux et sur ses rades, comme les sommes énormes jetées dans cette expédition font apprécier la gravité de son objet. La destruction de quelques vaisseaux n'est pas le but principal de cet armement extraordinaire. Le cabinet britannique, ce conseil de marchands, ne sacrifierait pas soixante millions pour en faire perdre vingt à ses ennemis, c'est moins la flotte de l'Escaut qu'il se propose d'anéantir, que les cales et les chantiers dont elle est descendue, que le bassin et les forteresses qui doivent la recevoir et la protéger ; c'est l'anéantissement d'Anvers que se propose l'Angleterre, c'est l'éversion de fond en comble de notre Plymouth naissant. Ces projets, elle les nourrit depuis longtemps, depuis longtemps elle les prépare. Qu'a-t-elle fait de l'escadre nombreuse prête à quitter les Dunes, pendant que l'Autriche se débattait dans les champs de bataille où l'avaient poussée ses intrigues ? A-t-elle cédé aux réclamations et aux prières de l'ambassadeur de Vienne ? A-t-elle tenté, à l'aide de ses forces navales, d'opérer, en faveur de son alliée, une diversion en attaquant les derrières de l'ennemi ? Non ; laissant succomber l'Autriche partout où elle voulut planter ses aigles devant les nôtres, elle s'est refusée à tout mouvement avant que l'occasion d'un succès facile se fût présentée pour l'accomplissement de ses desseins

Cette heure lui semble venue. Jamais, en effet, circonstances plus favorables ne peuvent s'offrir pour le coup qu'elle veut frapper. Anvers, encore inachevé, se trouve resté sans défense ; quelques dépôts de régiments forment sa garnison, ses fortifications ne sont point élevées ou sont incomplètes ; les troupes organisées de l'empire sont jetées aux extrémités de l'Europe ; une armée lutte en Espagne contre l'insurrection de tout un peuple ; l'autre se repose, sur les rives du Danube, des grandes victoires qui viennent de faire tomber une troisième fois la couronne du vieil empire d'Occident à ses pieds. L'Angleterre, au contraire, est prête pour cette expédition ; une armée attend sur sa plage que l'escadre mouillée sur ses rades la prenne et la dépose sur le rivage belge. Cette première opération exécutée, quel obstacle peut empêcher l'escadre de remonter le fleuve, tandis que l'armée de terre se portera sur Anvers, en enlevant toutes les positions qui pourraient opposer aux vaisseaux quelques obstacles ?

Cette expédition fut arrêtée. Une flotte de plus de cinq cents voiles, dans les rangs de laquelle on comptait vingt-deux vaisseaux de ligne et cent vingt autres bâtiments de guerre, appareilla le 29 juillet, sous les ordre de l'amiral sir Richard Strachan. Quarante-cinq mille soldats étaient embarqués sur cette flotte ; le commandement de ce corps de débarquement avait été donné à lord Chatam, l'héritier de deux générations de haine contre la France.

Dans la matinée même du jour où cette armée navale avait quitté les côtes d'Angleterre, les sentinelles du rivage français découvrirent les voiles de son avant-garde poindre dans le sud-ouest ; bientôt l'horizon sembla moutonner sous cette escadre ennemie ; elle s'avança dans le désordre inséparable d'une aussi grande quantité de navires, vers l'entrée de la passe *le Deurloo*, où elle se trouvait à midi ; à quatre heures, à peu près, elle était dans l'ouest du banc d'Elboog, lorsque les signaux de l'amiral transmirent à ses divisions des ordres de ralliement.

Une séparation s'opéra alors dans la flotte ; un convoi de cent trente bâtiments de transport, portant les troupes chargées d'opérer sur la rive gauche de l'Escaut, vint, sous l'escorte de quatre frégates, laisser tomber l'ancre sous la côte de Cadzan ; le reste de l'armée cingla vers la partie septentrionale de l'île de Walcheren, où elle mit à terre dix-huit mille soldats. Le général Osten occupait ce point avec quinze cents hommes ; malgré ses efforts, ce brave officier fut obligé de se retirer devant un corps aussi supérieur en nombre.

Cependant le vice-amiral Missiessy (1) employait toutes les ressources de son talent et de son activité pour conjurer les dangers qui menaçaient l'escadre confiée à son courage et à son honneur. Tandis que des courriers, lancés dans toutes les directions, appelaient les gardes nationales et les garnisons au secours de la place importante que menaçait l'ennemi, les bords du fleuve se hérissaient de batteries, la flottille s'établissait en ligne d'embossage et barrait le fleuve d'une digue de canons.

Heureusement pour la France, que, par une faute inimaginable, au lieu de marcher tout de suite sur Anvers, le but de leur expédition, l'armée et l'escadre ennemies s'arrêtèrent à assiéger Flessingues. Si, au premier moment, la destruction de notre grand centre de constructions était réalisable, après la capitulation de Flessingue, elle était complétement impossible. Des forces im-

(1) La marine française vient de perdre cet ancien et illustre général le 24 mars 1837.

Digitized by Google

puissantes s'étaient réunies dans Anvers; la citadelle, la tête de Flandre, et les autres forteresses avaient été mises en état d'opposer aux troupes une résistance vigoureuse; l'attaque par la flotte offrait encore des dangers et des obstacles plus insurmontables. L'amiral Missiessy se montra, dans cette circonstance difficile, à la hauteur du danger. La reddition du fort de Bathz, lâchement abandonné par le général hollandais Bruce, avait compromis la sûreté de l'escadre; il la fit remonter jusque sous Anvers. Un corps de marins, débarqué sur les rives du fleuve, seconda puissamment les ouvriers des arsenaux dans l'armement des batteries dont elles devinrent le siége; les forts Frédéric et du Doel, armés chacun de quinze pièces de trente-six, purent, par leurs feux croisés, opposer à la flotte ennemie une première barrière; les forteresses de Lilo et Lifkenshock, que séparait un courant de six cents toises, hérissèrent chaque côté du fleuve de soixante pièces de trente-six et de dix mortiers; en arrière de ces positions formidables, trois cent quatre-vingts canonnières étaient embossées en travers de l'Escaut, et présentaient un front de deux cents pièces de gros calibre; une forte estacade couvrait cette ligne dans toute sa longueur.

La capitulation de Flessingue livra à l'amiral Strachan l'embouchure de l'Escaut. Il se disposa à le faire remonter par ses vaisseaux; son escadre s'avança en effet jusqu'au delà de Bathz, mais à l'aspect des dispositions de défense que lui opposait Missiessy, il sentit s'évanouir toutes ses espérances de succès, et ne songea plus qu'à sortir du fleuve. Diverses propositions d'attaque furent cependant faites dans le conseil; celle qui réunit le plus de suffrages fut une tentative incendiaire; quelques capitaines se rappelant les projets que l'on avait agités dans les conseils de l'amirauté, lors de l'armement de Boulogne, eussent voulu que l'on enfermât l'escadre dans le fleuve, en coulant, dans les passes, des bâtiments remplis de maçonnerie. Ces deux propositions furent rejetées, celle-ci comme extravagante, la première comme impossible.

Cependant nos marins étaient preparés à repousser toute éventualité d'attaque. Des brûlots avaient même été équipés pour combattre l'ennemi avec ses armes. Napoléon lui avait opposé les usages barbares auxquels, le premier, dans sa politique, il avait fait appel; Missiessy se prépara à lui opposer brûlot à brûlot.

Ces mesures étaient inutiles; Strachan, après avoir échangé quelques boulets avec des positions qui lui semblèrent inattaquables, fit descendre le fleuve à son escadre. Le 30 août, le mouillage de Bathz ne présentait plus que soixante navires, le 8 septembre, la rade de Scaflingen était déserte.

La flotte anglaise déposa seize mille hommes dans Flessingue, et regagna les ports anglais, épuisée par les maladies qui avaient été plus meurtrières pour ses marins et ses soldats, que ne l'eussent été dix champs de bataille.

Ainsi, ces immenses préparatifs ne servirent pour l'Angleterre qu'à jeter plus de honte sur cette entreprise, dont toutes les espérances de succès s'évanouirent dans une fuite flétrissante. Cette armée, à qui l'orgueil britannique avait promis un triomphe si complet et si facile, reculait impuissante devant quelques gardes nationales rassemblées à la hâte. Si ses rangs étaient éclaircis, ses cadres incomplets, ce n'était pas sur un champ de bataille qu'étaient morts noblement ses soldats : ils étaient venus sur le territoire ennemi périr de la fièvre. L'opinion publique s'éleva en Angleterre avec indignation contre cette campagne déshonorante. « Le plus grand armement, portait le *Morning-Chronicle*, qu'aient jamais vu partir les rivages britanniques, un armement de sept cents voiles, parmi lesquelles on comptait plus de cent bâtiments de guerre et près de cent mille hommes en état de combattre soit sur terre, soit sur mer; un armement qui nous a coûté tant de peine et causé une énorme dépense, cet armement, disons-nous, est sur le point de revenir en Angleterre sans avoir même tenté de remplir le premier objet de son entreprise..... Le seul effet de cette expédition est de nous ravaler aux yeux des autres nations et dans notre propre estime. »

Les divers points occupés par les Anglais sur cette côte ne tardèrent point à être abandonnés. L'évacuation du fort de Bathz ne laissa en leur pouvoir, après le 4 septembre, aucune autre place importante que la ville de Flessingue. Napoléon, économe du sang de ses soldats, quand l'effusion ne lui en était pas nécessaire, laissa à la mortalité le soin de les en chasser. « Nous sommes heureux, écrivait-il au ministre de la guerre, de voir les troupes britanniques s'entasser dans les marais de la Zélande : qu'on les tienne seulement en échec, et bientôt le mauvais air, les fièvres particulières à cette contrée, auront anéanti leurs garnisons. »

L'occupation de Flessingue par les Anglais ne fut pas cependant sans inconvénients ni dangers pour notre flotte. Privée de l'asile que lui offrait auparavant cette place, pendant la période la plus rigoureuse de l'hiver, l'escadre ne pouvait encore, en 1809, trouver un refuge dans le bassin d'Anvers; l'amiral n'eut donc aucun autre moyen de la soustraire aux avaries que lui eussent infailliblement causées les glaces, que de l'exposer, en la faisant monter dans le Rupel et les autres affluents de l'Escaut, aux difficultés d'une navigation qui n'était pas sans danger.

Les Anglais ne purent cependant conserver longtemps cette place, dont le sol semblait les [illegible]. Les prévisions de Napoléon s'étaient ac-

Digitized by Google

Digitized by Google

Jugelot del. Bouvier Sc.

Imp. par Chardon 1re 2 Ile 1 Rue 3 Bis

Abandon du St. Valentin

T. 1er P. 364

Digitized by Google

compliés; les maladies éclatèrent avec tant de violence sur la garnison, que, décimée par un séjour de quelques mois, elle se vit contrainte, par son épuisement, de se soustraire à l'action de ce climat mortel. Flessingue fut évacuée le 26 décembre; la démolition de l'arsenal et des chantiers de cette ville fut le seul trophée que laissa cette expédition.

La France sentit la nécessité de donner une protection imposante aux places dont les établissements pouvaient provoquer les attaques de l'ennemi; des ordres furent transmis pour compléter le plus rapidement possible le système de fortifications, qui devait couvrir le siége des constructions maritimes sur les mers du nord.

Napoléon ne tarda pas à manifester sa satisfaction au vice-amiral, dont l'ardeur et l'habileté avaient puissamment concouru à conserver à la France l'escadre et les chantiers d'Anvers; il lui conféra le titre de comte, avec une dotation de 4,000 francs de rente.

FULGENCE-GIRARD.

Abandon

DU *SAINT-VALENTIN.*

Il est une opinion généralement réprouvée par les hommes instruits, et qui n'en est pas moins encore fortement enracinée dans l'esprit des masses, savoir, qu'il existe une invariable uniformité dans les récits de mer, uniformité que le narrateur ne saurait déguiser, quel que soit son talent. Les ouvrages des Corbière, des Sue, des Jal et de tant d'autres célébrités ont donné un démenti solennel à ce préjugé que chaque jour bat en brèche, et qui fait une étrange disparate au milieu des idées d'un siècle dont la prétention est de se créer une route nouvelle en sortant de l'ornière où se traîna si longtemps l'esprit humain.

Un fait consigné dans les registres d'une petite paroisse bretonne, et dont l'authenticité ne saurait être contestée, fournit une preuve de plus que, malgré l'étroit espace qu'offre un navire, un drame peut y prendre naissance, s'y développer et y trouver un dénoûment aussi terrible que vrai.

Nous transcrivons fidèlement les pages que nous avons eues sous les yeux : elles contiennent la relation du naufrage du *Saint-Valentin*, navire qui se perdit, en 1802, dans les eaux de Camaret : « C'était un bien frappant contraste que les chants joyeux du matelot qui, après trois ans d'absence, impatient de revoir sa patrie, redoublait d'activité pour parer le navire à mettre à la voile : gaieté bruyante, refrains joyeux, que heurtaient à chaque instant les cris de désespoir poussés par cette pauvre folle attachée au pied de la misaine. L'infortunée luttait de toutes ses forces contre les garcettes dont les étreintes, resserrées par les efforts qu'elle faisait pour s'en débarrasser, meurtrissaient ses membres délicats et traçaient leur empreinte bleuâtre sur la peau qui, en s'excoriant, laissait échapper quelques gouttes de sang.

» Le ciel des Antilles, ses fleurs et ses poisons, ses brises embaumées et ses orages destructeurs qu'elle quitte pour toujours, sont-ils cause de ses pleurs? Abandonne-t-elle, sur le rivage qui bientôt va s'éloigner, un amant adoré, un époux chéri, dont la sépare chaque tour de cabestan qui arrache l'ancre du mouillage? Non : des souvenirs et des tombeaux, voilà tout ce qu'elle pourrait y regretter. Cinq enfants, gages de la plus heureuse union, lui étaient nés, et cinq fois pour eux, une pour son époux, la terre s'est ouverte et refermée. Sa raison n'a pu résister à des chocs à la fois si forts et si souvent répétés; son corps seul quitte la Martinique, et cependant elle se livre au désespoir. Est-ce en ce moment un instinct secret qui lui révèle cet éloignement? Pauvre Nagèle! tu n'iras plus le soir t'agenouiller sur la pierre, et le nègre effrayé, à la vue de ta longue robe blanche, ne précipitera plus sa marche en invoquant ses fétiches.

» Cependant les chants en l'honneur de saint Yves cessent de se faire entendre; *le Saint-Valentin* reçoit une secousse, se balance sur une mer tranquille, demeure un instant stationnaire, comme s'il regrettait l'abri du port; puis, honteux de cette incertitude, le navire se penche sur les flots que divise sa proue effilée; obéissant à l'impulsion du vent qui gonfle ses voiles, il fait bouillonner les lames coupées par son rapide sillage, et voit s'aplanir successivement les rivages les plus escarpés. Pour bon voilier, *le Saint-Valentin* en mérite le titre : aussi l'équipage, plein de confiance, est-il persuadé que rien ne saurait dompter un si intrépide coureur. Le temps est beau, des milliers d'étoiles scintillent; une moitié de l'équipage jouit, dans les hamacs, d'un repos que lui envient les matelots de quart, impatients d'aller à leur tour goûter les douceurs d'un sommeil bien gagné par la fatigue. Le timonier veille à la barre, et *le Saint-Valentin* file dix nœuds.

» Appuyée sur le bastingage de tribord, les yeux fixés sur la mer dont la phosphorescence lumineuse entoure la carène d'une auréole de feu, veille la pauvre folle. Le calme le plus profond a succédé aux éclats de son désespoir. Quelle pensée surgit à son esprit, au milieu du désordre de sa raison? il faut que ce soit quelque chose de grand qui l'occupe, car ses traits annoncent la méditation et ses regards ont une expression autre que celle de la folie; elle paraît résignée à son destin : qui peut avoir produit ce

Digitized by Google

changement? serait-ce le paisible sommeil de ce mousse endormi à ses pieds, dont les planches du tillac forment le lit, un faubert l'oreiller, et qui pourtant dort d'un sommeil paisible et profond? Pourquoi pas? Il existe dans la nature des affinités secrètes que la raison ne saurait expliquer, auxquelles le monde donne le nom de sympathies; mais alors quelle peut être celle qui unit ces deux existences isolées dans l'univers? la sympathie du malheur. La folle peut-elle comprendre qu'ainsi qu'elle-même, nul lien ne rattache au monde Victor, le pauvre mousse, jouet des matelots, dont l'un lui donne un morceau de biscuit, l'autre un coup de pied? Victor qui jamais n'a connu de famille, dont les traits, bien que flétris par la fatigue et la misère, portent l'empreinte de la noblesse; dont le regard s'allume au récit d'un trait de bravoure, et dont l'humeur est sensible à l'affront qu'il ne peut venger.

» Quoi qu'il en soit, une espèce de liaison s'établit dès le premier jour entre Victor et Nagèle : celle-ci appartient à une famille aisée et doit trouver, en arrivant à Brest, des parents au-dessus du besoin; son passage a été payé généreusement; elle procure bien des douceurs à son protégé, lequel s'efforce de lui en témoigner sa reconnaissance, en cherchant à la distraire, lorsqu'il n'est point employé, circonstance malheureusement bien rare.

» La navigation du *Saint-Valentin* a été des plus heureuses. Encore vingt-six heures, et il touchera au port; chacun s'abandonne à l'espoir d'embrasser bientôt ses amis et ses proches, lorsque le vent, jusque-là favorable, cesse peu à peu d'enfler les voiles qui bientôt tombent le long des mâts. La mer cependant devient à chaque instant plus houleuse; les nuages s'amoncèlent, un air tiède et lourd rend la respiration pénible et difficile; le capitaine prend les précautions usitées au moment d'une tempête; les katakouas et les perroquets descendent avec leurs vergues; la grand'voile est serrée de manière à ne laisser aucune prise au vent; le petit foc reste seul. Le lieutenant de quart prend place à la barre, à côté du timonier; l'équipage est prêt à obéir aux commandements du capitaine; les manœuvres sont parées; tout le monde attend avec anxiété que l'ouragan se déclare, car pour avoir été lente à se faire entendre, la voix de la tempête n'en retentira que plus effrayante. L'obscurité s'épaissit, des vagues énormes se pressent, se heurtent, couvrent la mer d'une épaisse écume et battent à grand bruit les flancs du navire. Un éclair sillonne la nue, et de sa rougeâtre lueur illumine le pont que des torrents de pluie viennent bientôt inonder.

» La violence du vent qui rugit au milieu des cordages, la voix tumultueuse des vagues couvre les commandements du capitaine; mais son équipage a l'habitude de la manœuvre, ses signes sont compris, et sous les lambeaux de voilure que l'ouragan à laissés, le navire est à la cape. La nuit vient encore ajouter à l'horreur de la position du *Saint-Valentin*.

» Déjà les lames passent sur le pont, et ce n'est que cramponnés aux enfléchures, que les matelots peuvent résister à leur fureur toujours croissante; alors le bâtiment éprouve une forte secousse, suivie d'un effroyable craquement; le timonier est renversé. « Nous touchons! » est le cri sorti de toutes les bouches. Cependant une autre lame vient soulever le navire qu'elle remet à flot. L'espoir renaît au cœur de l'équipage, lorsque la foudre, déchirant la nue, vient frapper le mât de misaine, qui, brisé par le choc, tombe à la mer; mais retenu par les haubans, il bat à coups redoublés les flancs du navire.

» Qu'il est imposant le spectacle que vient d'éclairer la foudre! Au milieu des matelots pâles et tremblants, la folle est calme; son visage est radieux. Agenouillée dans une des embarcations suspendues aux palans de l'arrière, les cheveux en désordre, sa robe blanche imprégnée d'eau et collée sur son corps dont elle fait ressortir les formes, Nagèle semble un ange en prière, car sa figure est rayonnante; peut-être même jouit-elle du désordre des éléments, qui répond si bien à celui de ses idées.

» L'eau pénètre rapidement dans la cale; les pompes lutteraient en vain, car la voie s'est déclarée au-dessous de la flottaison : tout semble faire un devoir d'abandonner le navire et de chercher son salut dans les chaloupes. La présence de la folle dans l'une d'elles a désigné celle que l'on doit choisir; l'équipage s'y précipite, et les matelots, méconnaissant, pour la première fois, la voix de leurs officiers, les entraînent malgré leur résistance; la chaloupe s'éloigne et le navire est abandonné

» Tout à coup paraît sur le tillac Victor, ce pauvre petit mousse dont personne ne s'est occupé. Comme ses chefs, lui aussi n'avait point perdu toute espérance; tandis que l'équipage s'abandonnait au désespoir, lui se dévouait : il est parvenu à aveugler la voie d'eau principale, et c'est lorsqu'il revient pour annoncer que le navire a encore des chances de salut, qu'il se voit abandonné de ceux pour le salut desquels il a exposé ses jours! Ses cris se font entendre, malgré la rage de la tempête; il implore la pitié!

» La voix de Victor a trouvé un écho dans le cœur de tous ceux que renferme la chaloupe. Malgré l'évidence du danger qu'il y a d'aborder en cet instant le navire, contre les flancs duquel la mer se brise avec fureur, on rame avec vigueur pour s'en rapprocher, et Nagèle, plus que tout autre, attend avec anxiété le résultat de ces généreux efforts. Sa raison, ébranlée par des secousses violentes, s'est réveillée aux cris de son

Digitized by Google

Digitized by Google

de Jamson del.

Paris Imp.e par Charlton J.ne & fils r. Racine 3

Rochefort. Préfecture Maritime

T. 1.er Page 372

Digitized by Google

protégé : c'est dans la plénitude de sa lucidité d'esprit qu'elle invoque l'Eternel. On approche du *Saint-Valentin*, l'embarcation est à quelques pieds de distance ; le mousse tend les bras ; il est sauvé, lorsqu'une lame énorme déferle sur le pont, et l'infortuné Victor a cessé d'exister...

» La Providence permit que la chaloupe abordât le rivage, et l'on peut lire aujourd'hui dans l'antique cimetière de Camaret cette inscription qui résume le fait que nous venons de rapporter :

« CI-GIT NAGÈLE ; ELLE A REJOINT SON ÉPOUX, SES ENFANTS ET VICTOR !! »

CH. DE FARGE.

GÉOGRAPHIE.

Rochefort.

L'ARSENAL.

« Despair and die. »

Avant le XIe siècle, la féodalité avait bâti au milieu des marais, sur la rive droite de la Charente (1), à deux lieues de la mer, un manoir seigneurial jusqu'alors sans importance historique. Le noble castel, environné des cabanes de quelques manants adonnés à la pêche ou à l'agriculture, devait son nom *Rupefortium* à la colline sur le penchant de laquelle il était situé.

Dans les guerres de la France avec l'Angleterre, dans les guerres de religion, dans les troubles civils qui ont ensanglanté l'Aunis et la Saintonge, le château de Rochefort a souvent figuré. Tour à tour pris et repris, tour à tour échangé et repossédé, il compta parmi ses nobles maîtres des rois de France, d'Angleterre ou d'Ecosse, de hauts barons, de vaillants chevaliers, d'heureux courtisans, puis enfin un valet privilégié (2), aux héritiers duquel appartenait encore, en 1665, la châtellenie de Rochefort.

A cette époque, Louis XIV, préoccupé des moyens d'étendre sa domination, organisait l'armée, et cherchait à créer une marine formidable. La France négligée sous ce rapport, par l'étranger Mazarin, n'avait encore qu'un seul port de guerre, celui de Brest. Le jeune monarque en voulait un second sur l'Océan, et il avait dit : *Je veux* (1).

Déjà Colbert avait tenté de l'établir à l'embouchure de la Seudre, mais la rivière n'était ni assez profonde, ni assez abritée ; ensuite à Brouage, mais le havre en avait été comblé par Saint-Gelais, obéissant au roi de Navarre et au prince de Condé ; puis à Soubise, mais de mer basse, il n'y avait pas assez d'eau sur le rocher ; puis à Tonnay-Charente, mais une expérience de deux années avait fait reconnaître que cet endroit du fleuve, d'ailleurs trop éloigné de la rade, n'avait pas une largeur convenable. Ainsi, toutes ces premières tentatives échouèrent devant les obstacles naturels qu'opposaient des localités qui n'avaient pas été suffisamment étudiées. C'est donc à tort que l'historien de Rochefort (2) et ses copistes attribuent les projets indécis de Colbert à l'opposition d'un gouverneur de Brouage et au refus d'un Rohan et d'un Mortemar de vendre au roi leurs domaines. D'ailleurs, le fier despote, alors dans le paroxisme de sa toute-puissance, aurait-il souffert qu'un vassal osât lui résister ?.

Enfin, le grand ministre du grand monarque, doué de cette volonté persévérante qui accomplit des prodiges, jeta les yeux sur Rochefort. Il s'empara, au nom de son maître, de ce domaine autrefois aliéné de la couronne, et promit un remboursement qui ne fut point réalisé. La révocation de l'édit de Nantes et les rigueurs de 93 condamnèrent au silence les châtelains spoliés : ils étaient de la religion et de la caste proscrites, l'une par la liberté du fanatisme, l'autre par le fanatisme de la liberté.

L'emplacement d'un port militaire ne pouvait être mieux choisi qu'à Rochefort. En effet, la profondeur de la Charente y est telle, que les plus grands vaisseaux léges y sont à flot de mer basse ; ce point est favorablement situé dans le golfe de Gascogne, où des escadres peuvent se trouver affalées, et avoir besoin de secours ; le mouillage des belles rades des Trousses, de Saumonard, de l'île d'Aix, des Basques et de Chef-de-Baie, est excellent ; le pays environnant, riche et fertile, fournit la majeure partie des approvisionnements nécessaires à l'armée navale.

Tels sont les avantages qui sans doute furent appréciés par Colbert. Malheureusement les détracteurs de Rochefort n'ont pas la haute capacité de ce ministre habile. Et que reprochent-ils à ce port tant calomnié ? Les sinuosités de la Charente et l'insalubrité de l'air. Avec les nouvelles machines locomotives, on peut facilement obvier au premier de ces inconvénients. Quant au second, l'état sanitaire de la contrée s'est tellement amélioré depuis trente ans, qu'on ne peut en faire l'objet d'une discus-

(1) Rivière mentionnée par Ptolémée et Marcien, sous le nom de *Canentelus* ; par Ausone, sous celui de *Carentonus* ; dans quelques anciennes chroniques, sous ceux de *Caranta*, *Cherantonia*. Elle prend sa source dans le département de la Vienne, près du vieux château de Charmac. Ce lieu était autrefois un affreux désert, qui servait de retraite au saint anachorète Cybar.

(2) Adrien de Lozeré, premier valet de chambre de Henri IV.

(1) Historique.

(2) Le P. Théodore de Blois.

Digitized by Google

sion sérieuse. D'ailleurs, les Hollandais ont-ils jamais pensé à abandonner Flessingue, parce qu'il y règne des fièvres intermittentes?..

L'ingénieur Blondel donna le plan du second port océanien. Il commença les travaux en mai 1666, sous l'active et ardente direction de l'intendant général de la province, M. Colbert de Terron. Six mois après, des chantiers étaient fondés ou construits, des habitations édifiées, une ville peuplée, et la flotte du duc de Beaufort désarmait dans le nouvel arsenal. Le génie d'un grand ministre avait triomphé de la nature : comme Venise et Pétersbourg, Rochefort sortait des fanges d'un marais, et en sortait soudainement. C'est ainsi que l'impatient Louis XIV entendait être obéi

Cette époque mémorable fut consacrée par une médaille. D'un côté elle représente l'effigie du monarque, avec la légende : *Ludovicus XIV, rex christianissimus*. Au revers, on voit Neptune sur son char, au milieu de la Charente, traçant avec son trident le plan de la ville et de l'arsenal. Il y a pour inscription : *Urbs et Navale fundata*, et pour exergue : *Rupefortium*, 1666.

Toutefois, il ne faut pas s'imaginer que, dès ces premiers temps, Rochefort présenta dans son ensemble l'aspect imposant d'un grand arsenal maritime. La situation financière de la France ne permettait pas alors de faire face à tant d'entreprises qui marchaient simultanément. Blondel n'avait tracé que l'ébauche d'un port de construction et d'expédition, et jeté à la hâte, sans les coordonner, les établissements dont on avait le plus pressant besoin. En effet, sur une étendue de 2,200 mètres, le long de la rive droite du fleuve, on peut remarquer encore trois grandes divisions :

La première au sud, en partant de l'avant-garde, comprenait le magasin général, les grandes forges et quelques autres ateliers. Elle était séparée de la ville par le chenal de la Cloche, sur lequel s'élevait une porte d'entrée qu'on voyait encore il y a quelques années.

Dans la seconde se trouvaient l'ancien château seigneurial, devenu la résidence du commandant et des ingénieurs de la marine ; puis une partie de la maison du roi, où logeait l'intendant général ; la corderie, et le magasin des colonies, à l'arrière-garde.

La troisième, tout à fait isolée des deux autres par le chenal du port marchand, comprenait le chantier de la Vieille-Forme, chantier qui doit son existence au rocher dans lequel a été creusé le bassin de radoub. En face s'élevaient deux édifices contemporains : le bel établissement des subsistances et le vieil hôpital.

Néanmoins, tout imparfait qu'était encore le port de Rochefort, il opéra dans l'espace d'une année l'armement de trente vaisseaux de ligne, dont sept à trois ponts, et contribua aux glorieux succès de notre marine, lorsque, sous le grand roi, elle étonnait et faisait trembler l'Europe.

Aussi, la prospérité naissante de cet arsenal donna-t-elle de l'ombrage aux ennemis de la France. Le 4 juillet 1674, soixante-quinze bâtiments de guerre, commandés par Tromp, vinrent pour le détruire. Mais on s'était préparé à la défense : une estacade, protégée par plusieurs batteries, barrait l'entrée de la Charente ; des fortifications s'élevaient sur ses deux rives, des camps étaient formés sur les côtes. Instruit de ces dispositions, l'amiral hollandais jugea prudent d'abandonner son entreprise. En se retirant il débarqua à Belle-Ile, d'où il fut chassé par Coëtlogon, et alla se venger sur Noirmoutiers, qu'il mit à contribution.

Malgré sa royale origine, Rochefort commença de bonne heure à subir la capricieuse inconstance du pouvoir. Dix ans après cet événement, en 1684, peu s'en fallut qu'on ne portât le port et la marine à la fosse du Vergeroux. Les fonds étaient faits pour y bâtir un bassin de radoub, et les ingénieurs en avaient exécuté le tracé. Mais l'intendant représenta à M. de Seignelay que ce serait ternir la mémoire de son père et celle de M. Colbert de Terron. Grâce à cette considération de famille, le ministre révoqua les ordres (1).

De tous temps Rochefort a dû ressentir l'influence des vicissitudes de la marine militaire : de cette marine abandonnée sous le cardinal Fleury, relevée dans la guerre pour la succession de l'empereur Charles VI ; réduite de nouveau à la paix d'Aix-la-Chapelle ; augmentée encore lors de la guerre au sujet du Canada, où Bing fut vaincu par La Gallissonnière, ce glorieux enfant de Rochefort ; mutilée dans les combats héroïques et désastreux de la révolution et de l'empire ; dégradée et appauvrie sous la restauration qui subissait le honteux vasselage de l'étranger. Dans toutes ces phases brillantes ou néfastes de la puissance navale, l'état de paix a toujours été funeste à Rochefort. Délaissée par la marine, privée sous les rois absolus de la liberté du commerce, vainement réclamée, la ville ne pouvait, comme Dunkerque, trouver des compensations dans le développement de son industrie paralysée. Et pourtant c'est la seule ressource qui reste aujourd'hui à ses habitants. Car depuis la catastrophe où l'amiral Allemand laissa brûler par l'ennemi son escadre devant l'île d'Aix, Rochefort décline et se meurt frappée d'un injuste anathème. Et pas une voix généreuse et puissante ne s'élève en sa faveur !...

Les établissements érigés et groupés depuis la fondation de l'arsenal, dans ses trois centres principaux, n'ont pas corrigé entièrement le défaut d'ensemble précédemment signalé ; mais ils ont fait disparaître de nombreuses baraques en

(1) Mémoires manuscrits de M. Masse, ingénieur du roi.

Digitized by Google

bois couvertes en toile goudronnée, qui étaient une cause permanente d'incendies. Ces constructions mesquines et dangereuses ne renaîtront plus, tant que la sagesse ministérielle, sourde à quelques ambitions envahissantes, persistera à maintenir un corps d'ingénieurs qui a doté les arsenaux maritimes de monuments dont la beauté et la convenance s'unissent aux éléments de stabilité et de durée.

Tel qu'il existe aujourd'hui, le troisième port du royaume offre encore un coup-d'œil attrayant et pittoresque. De l'arrière à l'avant-garde, la Charente décrit un arc dont la courbure est peu sensible. Cette ligne de deux mille mètres de développement est garnie de treize pontons d'amarrages flanqués de navires de diverses grandeurs; d'une machine à mâter dont les agrès se mêlent dans la perspective à ceux des bateaux de servitudes, à ceux de quelques bâtiments armés et du vaisseau amiral, aux cheminées et aux mâts des élégants paquebots à vapeur dont la construction modèle fait tant d'honneur à M. Hubert. Puis d'instants en instants le tableau s'anime et varie par le mouvement simultané des caboteurs du commerce qui se croisent pour échanger les eaux-de-vie, les vins, les denrées précieuses de la Haute-Charente, contre les bois du Nord les fers et les houilles de l'Angleterre.

Les quais parsemés de piles de bois, coupés par des chenaux, bordés d'appontements, de grues à tympans, sont ombragés et accidentés par de belles plantations. Seize cales de construction à toitures fixes ou mobiles s'élèvent de distance en distance, portant et abritant sur leurs plans inclinés les coques plus ou moins avancées de vaisseaux, frégates, embarcations légères qui n'attendent que quelques bordages pour glisser dans le fleuve au bruit des houras. Ici le superbe moulin scieur de long, à la taille élancée, ceint d'une élégante galerie; là le moulin dragueur, aux formes bataves, rappelant l'un et l'autre le nom de M. Hubert, séparés l'un de l'autre par le double bassin de radoub fermé d'un bateau-porte, entouré de canons-bornes réunis par des chaînes; plus loin, le parc aux ancres, les parcs aux projectiles et aux bouches à feu, enfin la barrière de l'arrière-garde.

Une large chaussée en pavés de granit, parallèle au cours du fleuve, sépare les bâtiments hydrauliques des édifices de l'arsenal placés au second plan. Ses nombreux embranchements multiplient en se ramifiant les voies de communication qui manquaient avant 1710, dans un terrain marécageux. Le nouvel atelier aux artifices, d'une architecture moderne, et l'ancien atelier de la mâture avec ses massifs contreforts, ses larges fenêtres en plein cintre et sa toiture ardoisée, se font remarquer d'abord. Viennent ensuite le nouvel atelier des petites forges dont la charpente est en fer; le magasin général avec sa longue file de mansardes surannées, ses cours entourées de bâtiments, ses belles salles presque désertes. Par derrière est le bagne dont le personnel, réduit à neuf cents forçats, est logé dans deux anciens magasins aux futailles, entre une cour spacieuse et de vastes jardins potagers qu'envahissent aujourd'hui les empilements de bois. Au nord de l'entrée est l'atelier de la sculpture avec sa jolie façade couronnée d'un fronton aérien qui correspond à la salle des modèles, musée intéressant, décoré par une collection en miniature des objets d'art du matériel naval. Puis, çà et là, des ateliers, des hangars pour abriter les bois, une belle halle de travail où l'on vient d'établir la menuiserie; l'atelier des tours aux métaux, vieux local où fonctionnent, mues par la vapeur, tant d'ingénieuses machines inventées par M. Hubert, habile et savant ingénieur, à qui l'architecture navale doit une foule d'heureux perfectionnements. En avant est le vieux et noir atelier des grandes forges, masqué par la direction du génie maritime, jeune et jolie construction quadrangulaire, ornée d'arcades, entourée de gazon et d'arbres touffus. De l'autre côté du chenal de la cloche s'élève la direction du port, monument d'un style sévère dont les larges balcons sont posés sur des colonnes pestum. En face, un beau massif de marronniers répand sur le quai la fraîcheur et l'ombrage. Plus loin, l'ancien château seigneurial se montre flanqué de ses pavillons féodaux, vieux de huit siècles passés. Ce fut le dernier séjour des intendants de la restauration, pâles reflets des puissants intendants de l'absolutisme, sous lesquels fléchissaient les amiraux. Avec ce haut maréchalat administratif, a disparu la terrasse envahissante qui, comme eux, étendait trop loin sa luxueuse usurpation. Aujourd'hui, les bureaux du commissariat occupent cette résidence naguère si somptueuse. Le beau portique d'entrée de l'arsenal, orné de sculptures et de grilles formées de lances aux fers dorés, précédé d'une double colonnade latérale, fait un contraste imposant avec les murailles grises de l'antique manoir. Ici viennent d'être bâtis les élégants pavillons de la presse hydraulique, destinée à l'épreuve des câbles-chaînes. Là, l'ancienne église paroissiale devenue successivement magasin, cayenne, caserne, et encore magasin depuis que Rochefort a perdu sa compagnie de mousses. Son clocher sans flèche est surmonté d'un mât pour les signaux télégraphiques. Plus loin, la belle galerie vitrée de l'hôtel de la préfecture réveille de grands souvenirs. Deux fois elle vit Napoléon à l'apogée et au déclin de sa fortune militaire. La restauration y envoya ses princes, le duc, puis la duchesse d'Angoulême, puis l'aventureuse duchesse de Berri. Cet hôtel, avec son parc d'épais massifs d'arbres et de bosquets délicieux, fut la première habitation des intendants généraux de la province. Louis XIV en traça les limites avec

Digitized by Google

l'ongle du pouce, sur le plan qui lui était présenté pour décider un litige. Heureux temps où la volonté d'un roi tranchait des difficultés soumises aujourd'hui à la lente appréciation des tribunaux ! Au bas de la longue terrasse du parc, longé par une cour spacieuse, plantée de deux rangs d'ormeaux, vient le plus ancien des édifices érigés dans l'arsenal : le vaste atelier de la corderie, composé de trois pavillons, dans le style de Mansard. Là, encore, M. Hubert a remplacé avantageusement le travail des hommes par des machines. Enfin, la direction d'artillerie, bel établissement bâti sur les ruines de l'ancien magasin des colonies, forme la limite de l'arrière-garde.

Au delà du chenal du port marchand, dans un redan au nord de la ville, on voit le chantier de la Vieille-Forme : quelques ateliers, une poudrière, des hangars, deux cales de construction et le bassin de radoub composent cet annexe du grand arsenal.

Dans l'intérieur de la ville, la marine possède plusieurs établissements : la buanderie, la triste et sombre prison Saint-Maurice, et la place qui l'avoisine. Vis-à-vis est la caserne Martrou, la plus ancienne de Rochefort. Ce local, composé de trois corps de bâtiments, entre une cour et un beau champ de bataille, fut meublé autrefois par les habitants dispensés du logement militaire. On l'a transformé en bagne et rendu ensuite à sa première destination. Il est occupé aujourd'hui par le dépôt peu nombreux des équipages de ligne. En montant vers le nord, on voit l'Observatoire et l'école d'hydrographie. Cette maison servait autrefois de caserne à la compagnie des Vermandois, auxiliaires des gardes du pavillon. De l'autre côté de la rue est le tribunal maritime, juridiction exceptionnelle conservée malgré le vœu de la Charte, et la bibliothèque. Plus loin sont les anciens bureaux de l'administration de la marine, qui ont servi de magasin et d'école aux compagnies d'artillerie enlevées récemment au port de Rochefort. Vient ensuite l'hôtel de la Majorité. La Marine acheta cette maison, en 1817, aux héritiers de la marquise d'Amblimont, qui, dans les beaux jours de sa jeunesse, l'avait obtenue de la royale munificence de Louis XV. Le fils de cette noble dame, brave officier de marine, se montrait plus orgueilleux de son blason fleurdelisé que fier d'avoir chassé Ruyter de la Martinique. En face de la Majorité et des bureaux du commissariat, dont il a été parlé, est l'ancienne place de l'intendance, bordée de parapets et de jolies plantations. Il y avait là, en 1570, une grande flaque d'eau qui défendait l'approche du château. Au nord du jardin de la préfecture est l'atelier des fonderies, qui date de 1668. On fond dans cette usine des canons de campagne, des clous à doublage et les pièces nécessaires à la réparation des machines à vapeur. Par derrière est le jardin botanique de la Marine plus riche que spacieux. En face s'élève le bel établissement des subsistances. Ses magasins peuvent contenir quatre milliers de rations, ses caves cinq à six mille barriques de vin, six mille quarts de salaison; sa boulangerie peut fabriquer, chaque jour, quarante-cinq mille rations de pain ou dix-neuf mille de biscuit. A la suite de cet établissement, en face de la porte Charente, est l'ancien hôpital que son insuffisance a fait transformer en caserne. On y peut loger un régiment. Ce local est parallèle à l'hospice des Orphelines, fondation due à la piété bienfaisante de madame Bégon, épouse de l'un des intendants de la marine. Trente orphelines, filles de marins morts au service, et douze veuves de marins ou d'ouvriers sont entretenues dans cet asile qui est doté par la Marine et desservi par six sœurs de la Charité. Depuis peu un pharmacien y distribue des médicaments aux ouvriers de l'arsenal, malades à domicile. En face de l'angle nord de la caserne Charente, à la porte de la ville, on voit la pompe à feu. Le mécanisme fut confectionné en 1785, d'après le système de Watt, par les frères Perrier. Elle est établie sur un réservoir alimenté par la Charente, et fournit de l'eau à l'hôpital de la Marine et aux irrigations de la ville. Il y avait auparavant une machine hydraulique placée sur bateaux et mue par le courant de la rivière.

Extra-muros, dans l'ouest de la ville, s'élève le magnifique hôpital qui n'a de rival en Europe que celui de Plymouth. Cet édifice est composé de quatre corps de logis réunis par un pavillon central surmonté d'une coupole élégante; il a une vaste cour coupée de carrés de gazon, et qui se termine à une grille en fer placée sur un parapet bordé d'un large fossé; des promenades plantées de tilleuls et de platanes règnent le long des ailes latérales. Viennent ensuite des servitudes et un jardin spacieux destiné à la culture des légumes et de quelques plantes pharmaceutiques. En face de l'entrée est le cours d'Ablois, belle avenue plantée de quatre rangées d'ormes, qui sert de promenade et de champ de manœuvres. L'hospice est composé de dix-huit belles salles parfaitement aérées, garnies de plus de douze cents lits en fer à une place, non compris les chambres de l'hôtel de Mars où sont traités les officiers. Il est desservi par trente-deux sœurs de Saint-Vincent-de-Paul. Le service d'infirmier est fait en partie par des hommes libres et par des forçats dont la bonne conduite a été éprouvée. Les étrangers visitent toujours le dôme, la lingerie, tenue avec un ordre admirable, la bibliothèque, composée de plus de dix mille volumes, et le cabinet d'histoire naturelle, enrichi par les dons des chirurgiens qui ont fait des campagnes lointaines.

Dans cette esquisse rapide du port et de l'arsenal, on n'a parlé ni des fosses aux mâts anciennement construites, ni des belles fosses à bois qui s'exécutent en ce moment, ni des fortifications établies sur les rives du fleuve, ainsi qu'à l'île

Digitized by Google

Combat en Rade de Lorient contre la corvette le Morning Star

d'Aix et à l'île d'Oléron, pour défendre l'entrée de la Charente et protéger les arrivages. Tous ces établissements, tous ces avant-postes sont un accessoire indispensable d'un port de guerre, et ne peuvent trouver place que dans une histoire spéciale de la localité.

LA VILLE.

Jusqu'à ce jour le sort de la ville de Rochefort a été si intimement lié à celui de l'arsenal, que l'on ne peut mentionner l'un sans parler en même temps de l'autre.

La ville, assise en partie sur la pente d'un coteau, en partie sur des marais, est entourée de remparts garnis de belles plantations qui offrent une promenade agréable ; les rues, bien pavées et toujours propres, sont larges et coupées à angles droits ; elles sont ornées de fontaines alimentées par la pompe à feu, et qui coulent dans les ruisseaux ; quelques-unes, et entre autres la rue Royale où se tient le marché, sont plantées d'acacias et de peupliers d'Italie ; toutes sont éclairées par des réverbères alignés qui forment le soir des lignes de lumière d'un bel effet ; les maisons, d'une architecture simple, sont peu élevées, mais jolies de propreté et de symétrie. Il y en a peu de remarquables ; mais les édifices publics sont grands et beaux.

La place d'Armes, située au centre de la ville, forme un carré régulier. Elle est entourée d'une balustrade en fer et bordée d'une double rangée d'ormeaux. La fontaine est ornée d'un morceau de sculpture estimé des connaisseurs : l'Océan donnant la main à la Charente. Sur la face postérieure de l'édifice, on lit l'inscription suivante :

Læta diù varios errabam Nympha per agros;
Lætior, in vestris mœnibus ecce fluo.

En face est l'hôtel-de-ville, qui possède une bibliothèque composée de plus de six mille volumes.

La salle de spectacle est fort jolie, quoique nouvellement décorée avec peu de goût ; le collége est d'une architecture élégante ; l'église, qui n'est pas encore entièrement rebâtie, ressemble à celle de Fontainebleau ; la maison d'arrêt est d'un caractère architectural en harmonie avec sa destination ; la halle est remarquable par la beauté et la hardiesse de sa charpente.

Rochefort a vu naître dans ses murs l'amiral Barin de La Galissonnière, le vice-amiral La Touche Tréville, les peintres Gauffier et Audebert, les naturalistes Lesson et Quoy ; enfin un grand nombre d'hommes distingués.

Les habitants de Rochefort se font remarquer par un caractère indépendant, par des idées avancées ; mais, presque tous étrangers au sol, ils montrent peu d'amour de la cité. Quiconque a vécu dans cette ville, en conservera toujours un agréable souvenir.

VAN TENAC.

Combat

DU CORSAIRE *LE QUINOLA*

CONTRE LA CORVETTE *LE MORNING STAR*.

C'est en parcourant les rivages de l'Océan ; c est en écoutant les vieux habitants de nos côtes raconter les combats de mer qui ont illustré notre période républicaine, qu'on déplore la froideur ou l'insouciance des écrivains qui se donnent mission de transmettre à la postérité les hauts faits de la marine française. Nos chroniques, plus prétentieuses que fidèles, et resserrées dans le cercle étroit d'une compilation de gazettes, restent pâles auprès des récits bruts et énergiques de ces vieux marins retirés, archives vivantes de nos luttes sanglantes. Combien de belles actions, ensevelies dans le silence de la véritable bravoure et de la pauvreté, se révèlent dans les causeries du soir de ces vétérans, nobles débris des vaillants équipages de la république et de l'empire ! Combien l'histoire gagnerait si les auteurs d'annales s'avisaient d'aller remuer les vieux souvenirs enfouis sous les toits d'algue et d'argile de nos pêcheurs ! Combien de combats particuliers ; combien d'incidents de bataille ignorés, surgiraient alors pour s'incorporer dans l'histoire auprès des grands événements dont ils sont des péripéties, et où ils rehausseraient l'éclat d'une victoire, ou consoleraient du malheur d'une défaite !

Tout en récoltant pour l'histoire, l'écrivain trouverait des inspirations nouvelles dans ces récits naïfs et vigoureux ; dans cette faconde matelotesque, qui remue jusqu'à causer le frisson, lorsqu'emporté par la puissance des émotions qu'il retrouve dans sa mémoire riche et vivace, le matelot raconteur, formulant de la voix et du geste l'horrible abordage où il croit remonter, l'œil ardent, l'écume aux lèvres et l'injure à la bouche, semble encore planter sa hache d'arme dans un crâne anglais.

La mission de recueillir tant de faits ignorés et si dignes d'ajouter à la gloire de notre pavillon, la *France Maritime* se l'est imposée. Enrichir ses colonnes des récits qui peuvent mettre en relief le courage de nos marins fut son but, et elle s'y montre fidèle. Ses collaborateurs, qui, pour la plupart, ont participé aux événements de nos dernières luttes maritimes, y contribuent de tout leur zèle, soit qu'ils puisent dans leurs propres souvenirs, ou qu'ils invoquent les traditions de nos rives océaniennes.

Les combats et les traits d'audace accomplis par les corsaires républicains, et auxquels les marins bretons ont pris une si grande part, sont les sujets qui, le plus souvent, se reproduisent

Digitized by Google

dans les récits de ces *vieux loups de mer*, habitants de nos côtes.

Entre autres faits intéressants recueillis pour la *France Maritime*, le combat du corsaire *le Quinola*, contre la corvette *le Morning-Star*, nous semble mériter une place dans ses colonnes.

A quelques cents pas de la fameuse falaise de Quiberon, de sanglante mémoire, en face des rochers de granit qui servent de bases aux remparts du fort Penthièvre, si impuissant à protéger les *émigrés* de Sombreuil contre les intrépides grenadiers de Hoche, un pauvre village de pêcheurs élève ses toits de chaume. Dans son cimetière placé sur le versant d'un monticule de sable qui domine la mer, un spectacle étrange peut souvent frapper l'attention du voyageur : ce sont deux hommes.

L'un est un vieillard droit et vigoureux, d'une figure belle et respectable ; une paire de favoris blancs et épais tranchent sur le teint rembruni de son visage martial, sillonné par une profonde cicatrice ; son torse athlétique se balance au mouvement d'une jambe de bois et laisse voir les oscillations d'une croix d'honneur sur son paletot de bure. Il va et vient le long du petit mur d'enceinte qu'il dépasse en hauteur de tout son buste ; ses mouvements brusques et saccadés se répètent dans un espace rétréci, comme ceux d'un lion dans sa loge ; ses temps d'arrêt, ses poses pleines d'expression, des menaces muettes qu'il adresse parfois à l'horizon de la mer qu'il couvre de son regard ardent, tout, dans ce vénérable ancien, rappelle une époque de bataille et un passé plein d'événements. Il intéresse d'abord, il attriste ensuite, quand la pensée lui a jeté cette affligeante vérité : c'est un fou.

L'autre, d'un âge moins avancé, est tristement appuyé contre la croix de bois, grisâtre et disjointe qui penche au milieu de ce champ du repos. Les bras croisés, les mains cachées sous une redingote usée, il suit de son regard triste et attentif les mouvements du vieillard aliéné. Pour peu que l'on regarde de près ce second personnage, on retrouve bientôt dans ses traits et dans ses dehors on ne sait quels motifs de pitié et de confiance, qui reportent la pensée à l'Ange déchu ; et c'est malgré soi, et comme attiré par une puissance magnétique, qu'on s'adresse à lui pour lui parler de l'autre vieillard.

Voici, sans faire attendre, le récit que vous fera d'un ton mélancolique, souvent coupé par des soupirs, et avec une facilité d'expression remarquable, le surveillant du vieux affligé :

« Ce vieillard que vous voyez là m'a vu naître. Il était domestique chez mon père, riche armateur au petit port de Redon. Lorsque l'aveuglement révolutionnaire de 93 eut déclaré suspect et coupable tout honnête industriel, mon père se vit ravir la fortune qu'il avait acquise par son travail et son économie. Il resta pauvre ! très-pauvre ! chargé d'une nombreuse famille, augmentée de tous les malheureux auxquels il fournissait du travail et du pain. Tous ceux qu'on appelle *amis* dans le monde, et qui pouvaient aider mon père à se refaire de ses malheurs, l'abandonnèrent. Les malheureux, qui ne pouvaient rien, se dévouèrent pour lui. Roch, son fidèle serviteur, qui l'avait suivi dans ses voyages aux Indes ; qui, matelot sur ses navires, s'était attaché à lui, avait partagé ses dangers ; Roch, qui l'avait servi dans sa prospérité, ne voulut pas s'en séparer dans sa détresse. Il ne se borna pas à lui continuer sans salaire des services dont son maître ne pouvait plus se passer ; ce véritable ami se procurait dans la ville et dans les champs un rude travail dont il apportait à mon père les modiques produits. Il se sevra de toutes ses habitudes de marin, telles que l'usage du tabac et autres, en faisant tourner ces suppressions au profit de notre famille, pour laquelle son attachement était son idée fixe, ou plutôt sa vie.

» Il serait aussi impossible de rappeler tous les moyens dont le vertueux Roch s'ingéniait pour nous procurer la vie, le courage et l'espoir, que de dire la religieuse reconnaissance dont il était l'objet.

» Cet état de choses dura plusieurs années. Notre famille avait transporté ses lares au petit port de Penerf, à l'entrée de la Vilaine. Mon père y essaya un petit commerce de sel. Notre fidèle Roch se voua exclusivement à la pêche, comme la ressource la plus fructueuse à notre existence.

» Un soir Roch ne revint pas de la pêche. Le poisson qu'il devait en apporter manqua ce soir-là au repas de la famille nécessiteuse. L'alarme et la détresse prirent, dans la maison, la place de notre ami absent. Roch, qui en était la providence, y laissait un vide affreux. Je commençais à grandir. Mon père m'envoya sur les bords de la mer m'enquérir de notre bon Roch ; tandis que lui parcourait les villages voisins, le demandant à tous les habitants et à tous les échos.

» A la pointe du jour Roch nous fut rendu. Il parut le front serré dans un linge ensanglanté, et portant un bras en écharpe. Il s'avança d'un air heureux ; un sourire de satisfaction, qui contrastait avec son pâle visage, et sa fauve prunelle qui dardait vers nous d'heureuses nouvelles, excitèrent nos craintes et notre curiosité ; qu'allait-il nous apprendre ? Son récit fut court : « Monsieur B..., dit-il à mon père, je vous ai causé » de l'inquiétude, pas vrai ? pardon, excuse, mon » cher maître, mais c'était plus fort que moi ; il » fallait profiter de l'occasion. Aussi, je vous » amène une prise, et une crâne prise, un lougre » anglais, et je dis taillé pour la course ; gréé, » équipé et portant huit caronades de 12 ; avec » ça trente-cinq prisonniers ; la moitié mal tou- » chés, c'est vrai ; mais ça n'empêche que leur

Digitized by Google

» peau est payée la même chose par le gouver-
» nement. Oh! mais venez donc voir quel bijou
» de navire! »

» Mon père avait de la peine à croire ce récit, et pourtant Roch disait vrai : ce lougre anglais, devenu sa propriété par droit de conquête, était un corsaire de Jersey, dont les attaques audacieuses répandaient l'épouvante sur la côte. Roch, occupé à pêcher parmi les rochers, avait vu sur le soir le forban s'échouer par une fausse manœuvre sur les écueils de l'île du Met. Soudain une pensée illumina le cerveau de cet intrépide marin : rentrer ses filets, rassembler vingt-cinq pêcheurs, tous braves comme lui, et comme lui haïssant les Anglais; emprunter çà et là aux douaniers de la côte des armes pour lui et les siens; à la nuit se jeter dans deux chaloupes; se diriger vers le corsaire échoué, dont les matelots endormis ou veillant mal par les vapeurs d'un grog copieux, se laissent aisément surprendre: telles furent les péripéties du drame que le courageux Roch conduisit si bien, et qui se dénoua par une horrible boucherie d'Anglais, et l'enlèvement du corsaire ennemi.

» Nous déplorâmes pourtant le succès de notre fidèle Roch, puisqu'il le payait par un coup de lance au bras gauche, et un coup de sabre sur la tête.

» Cet événement eut du retentissement. Le nom de Roch était dans toutes les bouches. Le gouvernement républicain, pour encourager les marins du littoral à faire aux Anglais la guerre d'extermination qu'il avait décrétée, récompensa largement le brave Roch. Les parts de prise furent libéralement distribuées aux capteurs. Le corsaire fut octroyé à Roch; c'était tout ce qu'il ambitionnait. Quelques cents francs qu'il eut en outre pour sa part de prise, et une belle gratification, qui lui fut donnée par le commerce, que cet audacieux *écumeur de mer* avait épouvanté par ses captures, il offrit tout à mon père; et de quelle manière, grand Dieu! quelle délicatesse de sentiment dans la brusque franchise avec laquelle il mit tout à la disposition de son maître! Ah! croyez-le bien : les émotions de celui qui se voit l'objet d'un dévouement aussi désintéressé ne sont pas du bonheur, quand, forcé d'accepter par besoin et par crainte de déplaire, on sent que l'âme ne suffit pas à l'admiration et à la reconnaissance.

» Mon père accepta; mais Roch y mit une condition; et pour en rendre la valeur, il faudrait pouvoir la dire dans le langage de cet homme surprenant. « Oui, M. B....., dit-il, voilà votre
» navire; mais il ne faut ni le vendre, ni le dé-
» molir, ni le laisser pourrir en place; un dauphin
» comme ça demande à courir.—Et que veux-tu
» donc que j'en fasse, mon ami? lui demanda mon
» père. — Ce qu'il est déjà : un corsaire, et un
» fameux, je dis, qui se lèvera à la lame comme
» un goëland : mettez à bord du biscuit, et qua-
» rante bons gars à mon choix, et laissez-moi al-
» ler guetter au passage dans la Manche d'Angle-
» terre, quelque gros marchand d'indigo de la
» Compagnie, et je vous réponds que je n'en re-
» viens pas, ou que je vous fais plus riche que tous
» ces canailles de marchands de sel qui vous ont
» tourné le dos dans le temps, et qui commen-
» cent à vous rallier, parce que vous avez un na-
» vire. Eh bien, ça vous va-t-il, mon maître? —
» Mais mon cher Roch, lui dit mon père, tu n'as
» pas qualité pour commander un corsaire, et je
» doute même que tu aies des connaissances suf-
» fisantes en navigation pour ordonner une route.
» — Si ce n'est que ça, M. B....., c'est une affaire
» faite : vous me donnerez un porteur d'expédi-
» tion; ça va sans dire; mais il ira où je voudrai,
» je suis armateur, moi; il doit m'obéir, et tant
» qu'à l'abordage, je me charge de *la* conduire;
» je ne suis pas manchot sur l'article. »

» Roch, sans posséder les raffinements de la science nautique, était d'ailleurs un véritable *loup de mer*, d'une expérience et d'une capacité éprouvées. Il parlait avec une si grande confiance de lui-même, que sa conviction gagnait ceux qui l'entendaient. L'enthousiasme des marins qui l'avaient suivi dans son expédition contre le corsaire, et qui demandaient à le suivre encore; quelques fonds dont mon père pouvait disposer, et qui se trouvèrent augmentés par les actions qu'on lui proposait de placer sur son aventurier; enfin, un encouragement qu'il reçut de haut lieu, décidèrent l'armement du corsaire, sous le commandement de fait de l'intrépide Roch.

» Le corsaire fut appelé *le Quinola*. Mon père, qui en fut le parrain, cachait sans doute, sous ce nom, un jeu de pensée dont il ne donna pas l'explication. Roch, qui n'attachait aucune allusion au nom de *Quinola*, eût préféré qu'on nommât le corsaire : *l'Intrépide*, ou *le Dévoué*, ou *le Bon Maître*, tous noms auxquels l'intelligence de son cœur attachait un sens en rapport avec sa belle âme. Il s'en consola aisément. — « Qu'on l'appelle
» comme on voudra, disait-il, pourvu qu'on ne
» l'appelle pas trop tard à taper sur les An-
» glais. »

» Un mois suffit pour mettre *le Quinola* en état d'entreprendre sa croisière. Armé, équipé, espalmé, par les soins vigilants du capitaine Roch, ce petit lougre, à l'allure mutine et sournoise, au ventre aigu, aux formes coquettes et pincées, semblait à peine tenir en place. Tous les habitants venaient le voir flottant dans le bassin creusé au pied du cap, et prenaient à le voir un intérêt dont le motif se liait à la destinée du joli aventurier. Les quarante vaillants marins qui allaient partager sa fortune étaient tous des jeunes gens du pays; toutes les familles s'y trouvaient représentées, et devenaient moralement solidaires de ses succès auxquels se rattachaient bien

Digitized by Google

des espérances et des plans de bonheur. Ah! quels mots pourraient rendre les émotions que souleva dans la population de Penerf le départ de l'aventureux navire! Il eût fallu voir, dans ce moment, le haut du promontoire qui domine l'embouchure de la Vilaine, couronné par une foule attendrie, dans laquelle les marins du *Quinola* revendiquaient une mère, une épouse, une sœur, une amante; au milieu, mon père et ses enfants, émus jusqu'aux larmes; puis, au milieu de tous, le vénérable curé du lieu, priant le Ciel d'être propice au rapide corsaire, qui, offrant ses voiles aux pressions d'une bonne brise, avait disparu à l'horizon, que le religieux murmure de prières durait encore.

» Le capitaine Roch, en vertu de la carte blanche que lui avait laissée le conseil des actionnaires, s'abandonna à ses inspirations de marin, et fut croiser à l'entrée de la Manche d'Angleterre, sur le passage des navires anglais. Ce ne fut pas sans lutter plusieurs jours contre d'effrayantes tempêtes, qu'il atteignit son point de croisière. Il trouva ce parage si formidablement gardé par les escadres ennemies qui y stationnaient pour la protection du commerce britannique, qu'il eut besoin de tout son sang-froid et de son habileté pour échapper aux poursuites et aux surprises qui compromirent plusieurs fois ses espérances et sa liberté.

» Un jour, entre autres, impatienté de ne pas rencontrer de navires qui pouvaient lui offrir une bonne proie, il fut flairer de trop près une corvette anglaise. L'ennemi devina le sournois à ses formes rases et hardies, et surtout à ses manœuvres fureteuses, comme celles d'une fouine qui, affamée de sang, s'approche, en rusant, d'un dogue endormi. La corvette lui appuya une chasse si rude, aidée qu'elle était par une forte brise, que *le Quinola*, pressé de fuir par la masse de voiles dont il était couvert, passait dans la lame, comme un plongeon qui se cache au chasseur. Cependant, atteint par la rapide corvette, qui déjà lui jette quelques coups de canon pour menace de sa colère, l'intrépide Roch voit la prise du *Quinola* inévitable, s'il tarde à exécuter une ruse que le diable sans doute venait de lui souffler : la nuit se faisait; la mer était grosse, et le vent menaçait d'augmenter avec l'obscurité. Déjà les boulets du chasseur ennemi trouaient les flancs du *Quinola*. Il n'y avait pas un moment à perdre. Le capitaine Roch ordonne d'amener les voiles en désordre, et même de baisser le pavillon en signe d'une reddition complète. Les corsaires, surpris et attristés, l'accablent de ce regard qui reproche une lâcheté inattendue; mais sans leur laisser le temps de la réflexion : « Amis, » leur dit-il, soyez tous parés sur la drisse de » grand'-voile; et si vous ne voulez pas aller pour- » rir dans les pontons anglais, que chacun emploie » sa force à rétablir cette voile à mon comman- » dement. » On obéit en silence.

» La corvette anglaise avait mis son grand canot à la mer, pour amariner le corsaire rendu en apparence. — C'était là que l'attendait le capitaine Roch.—Le canot, rempli d'Anglais, approche péniblement battu par les lames; mais il va bientôt atteindre *le Quinola;* il y touche! Au même instant, Roch, attentif, ordonne de hisser la grand'-voile, qui se déploie en un clin d'œil; en un clin d'œil d'autres voiles sont orientées; et, le rapide corsaire, obéissant à ce puissant appareil, s'éloigne, et laisse au milieu des lames et de la nuit profonde ce frêle canot, devenu aussitôt l'objet des recherches et des inquiétudes du commandant de la corvette, qui, irrité de la ruse infernale dont il est la dupe, ordonne de lancer sur le fuyard quelques boulets qui se perdent dans l'espace. La corvette, occupée à recueillir ses hommes en péril, laisse échapper *le Quinola,* qui court porter ailleurs son audace et son mauvais destin.

» Le temps se passait sans rencontres profitables; les vivres se consommaient; les corsaires murmuraient de leur mauvaise fortune. Roch, n'espérant plus rien d'heureux sur une mer battue en tous les sens par les croiseurs ennemis, changea ses plans de croisière : il quitta ces vastes latitudes, si rebelles à ses efforts et à ses espérances, et dirigea sa route vers les côtes de l'Angleterre. Sur ce nouveau théâtre, l'audacieux Roch fit au commerce anglais une guerre de dévastation, qui lui valut plus de gloire que de richesse. Irrité de n'avoir pas à combattre quelque gros navire, dont la riche cargaison l'eût amplement dédommagé de tant de peine et de périls, l'intrépide capitaine du *Quinola* se glissait la nuit dans les rades et dans les rivières, où des navires ennemis attendaient le temps pour continuer leurs voyages. Les allures anglaises de son navire, mille ruses qu'il avait toutes prêtes pour les circonstances, servaient merveilleusement les manœuvres du hardi guérillas : aborder les plus gros vaisseaux; bondir sur un pont, à la tête de ses furieux corsaires; faire passer du sommeil à la mort les équipages peu veillatifs : Roch en avait souvent fourni les épouvantables preuves. Ou bien, se dérobant aux vigies des ennemis, il rampait, à l'aide de ses avirons, le long d'un rivage, comme un reptile à mille pattes, pour aller mordre de sa dent de feu le flanc de quelque gros navire, en lui laissant l'incendie pour blessure; mais l'alarme répandue, ou la résistance d'un nombreux équipage, ou le souffle inopiné d'un vent contraire, bornait les résultats de ces hardis coups de main au désastre qu'ils causaient à l'ennemi, sans profits positifs pour les malencontreux aventuriers du *Quinola*.

» Désespérés de leur mauvaise fortune, épuisés de fatigues, réduits à une ration insuffisante d'aliments détériorés, et plus encore l'expiration du

Digitized by Google

temps fixé pour la durée de la course, tout détermina les marins du corsaire à demander au capitaine la rentrée au port. Roch, attristé du peu de fruits de ses efforts, moins pour lui que pour mon père à qui il avait tant promis, ordonna la route par les côtes de la Bretagne. Il espérait encore, sur le trajet qu'il avait à franchir, que le sort, se lassant enfin d'être contraire, lui offrirait une occasion de prendre une profitable revanche. Hélas! pourquoi ses vœux se sont-ils exaucés! La gloire du pavillon républicain seule y acquit un nouvel éclat; et cet éclat m'apparaît encore à travers un voile funèbre, en me rappelant les malheurs qu'il m'a coûté!

» Un matin le tocsin sonna sur toute la côte à l'embouchure de la Vilaine. Les tambours et les cris d'alarme appelèrent les habitants à leurs postes de combat. Un brig de guerre anglais s'était approché pendant la nuit de l'entrée de la rivière, et en fermait le passage à un grand convoi de bâtiments français qui, venant y chercher un abri, se trouva compromis par la présence inattendue de ce redoutable croiseur, à la mitraille duquel il venait forcément se livrer. En vain les forts et les batteries du rivage faisaient pleuvoir une grêle de boulets et d'obus sur le brig, il n'en croisait que plus fièrement dans les eaux dont il était maître; comme un loup qui, gueule béante, attend au défilé un troupeau surpris.

» Ce fut un affligeant spectacle, croyez-le bien, que la position désespérée de ce convoi, ne pouvant ni fuir, ni se défendre, et qui, placé entre les rochers et les foudres écrasantes du brig anglais, était réduit à choisir entre la destruction ou la captivité. Toutes les existences étaient passées dans l'attente d'un dénoûment terrible; toutes les poitrines battaient d'anxiété. Mais, tout à coup, on vit paraître et grandir, derrière les rochers de l'île du Met, un navire aux formes hostiles, incliné sous son appareil de voiles noires et cinglant de toute sa vitesse vers le lieu du combat. Ce mystérieux bâtiment s'avançait sans pavillon, sans signal : était-ce un auxiliaire du brig, qui accourait revendiquer sa part d'un désastre en y participant? Sa route, qu'il dirigeait vers l'ennemi, faisait croire plutôt à un adversaire audacieux que le sort lui suscitait au moment de son triomphe. Et en effet, un pavillon tricolore qui courut sur la drisse du navire inconnu, et une bordée de toute sa batterie tirée à bout portant sur le brig anglais, excitèrent les acclamations et les houras de tous les habitants témoins de cette scène terrible. Bientôt un signal connu se fit voir au-dessus du nuage de salpêtre qui enveloppait les deux combattants! Soudain, ce ne fut qu'un cri sur toute la côte : « C'est *le* » *Quinola!* c'est le brave, le vertueux Roch! »

» En effet, c'était lui, qui, de retour de son infructueuse croisière, revenait au port de son départ. Il arrivait, poursuivi par une frégate anglaise qui le chassait à outrance depuis Belle-Ile. Il était parvenu à mettre entre lui et le chasseur ennemi une barrière de rochers dont il connaissait les dangereux passages, et se croyait enfin libre de toute entrave; mais le bruit d'une forte canonnade qui se faisait entendre dans la direction qu'il imprimait à son corsaire, lui annonça de nouveaux obstacles à surmonter. Lorsqu'en approchant du lieu de cette détonation, Roch en eut reconnu le motif, il sentit bouillonner son sang. Soudain une pensée, comme un trait de flamme, traversa le cerveau du généreux marin. Il assembla son équipage, qui depuis la veille se tenait en branle-bas de combat : « Amis, dit-il, » avec ce ton incisif qui faisait passer sa conviction dans l'âme de ses corsaires, notre malheureuse croisière vient aboutir à la rencontre, devant le port où nous sommes attendus, d'un » brig ennemi qui menace de destruction un » convoi français. Encore un coup, pour en finir, » mes enfants! sauvons ces malheureux navires » des griffes de ce chien d'anglais; ça ne restera » pas sans récompense; et puis, songez que du » haut du promontoire nos familles et nos amis » nous regardent.

— Ça va! Quinola! » répondirent à la fois les braves compagnons de Roch : c'était leur cri de guerre, lorsqu'il leur demandait un coup de collier; et ce cri équivalait à une sentence de mort.

» Roch ordonna de courir sur le brig anglais, qui, l'ayant deviné à son allure suspecte, avait cessé d'inquiéter le convoi, pour ne s'occuper que de son chétif adversaire, dont il croyait avoir bon marché. Cette confiance du commandant ennemi était justifiée par la batterie de vingt grosses caronades et un équipage de cent quarante hommes qu'il opposait à un corsaire dont les petites proportions trahissaient la faiblesse.

» Pour première démonstration d'hostilité, *le Quinola* vomit à bout portant sur l'ennemi sa bordée, dont les caronades gorgées de mitraille, firent un horrible carnage dans la foule compacte des combattants du brig. Roch, habile à manœuvrer son léger navire, ne s'arrêta pas à prêter le côté à la batterie de son redoutable ennemi; il adopta une guerre d'évolutions, tournant le brig dans tous les sens, le saisissant par tous les points vulnérables, l'accablant sans cesse de sa batterie toujours prête, toujours servie avec la vigueur de l'acharnement. La pesante corvette ne pouvait que difficilement se soustraire aux meurtrières volées de ce lougre voltigeur, qui lui déchirait tantôt ses flancs, tantôt sa poupe. Elle déchargeait sur lui par intervalles sa formidable batterie, dont les coups trop hâtés passaient au-dessus de l'effilé corsaire : c'était le combat du taureau et du frelon.

» Cependant le sang ruisselait à bord des deux combattants; Roch avait vu tomber quelques-

Digitized by Google

uns de ses braves compagnons. Il était partout, accélérant le feu, surveillant la manœuvre, encourageant ses gens ; son regard d'épervier se partageait entre les désastres qu'il causait à l'ennemi et les manœuvres des bâtiments du convoi qui, profitant du conflit sanglant qui se livrait pour leur salut, se hâtaient de se réfugier dans la Vilaine.

» Alors, mon père, entraîné par les émotions que soulevaient dans son âme reconnaissante le dévouement et l'héroïsme du brave Roch, fit un appel à tous les marins du convoi ; il n'eut pas de peine à faire goûter à ces braves gens son projet d'aller porter un secours nécessaire au vaillant corsaire, qui soutenait pour eux une lutte si inégale. Ils s'offrirent de suivre M. B. dans cette expédition qui devenait pressante. Deux chaloupes reçurent les trente hommes de renfort que mon père amenait au *Quinola*. Je me glissai, à l'insu de mes parents, parmi ces braves auxiliaires, tant pour suivre mon père que pour partager les dangers et la gloire de son expédition. Il était temps qu'elle arrivât : au moment où nous abordâmes *le Quinola*, une bordée meurtrière de la corvette anglaise venait de décimer le peu de braves qui le défendaient encore avec l'acharnement du désespoir. Roch fut celui que nous cherchâmes d'abord sur ce champ de carnage : il était monté sur son banc de quart ; sa main droite se crispait sur la poignée d'un large sabre d'abordage ; deux pistolets étaient retenus à sa ceinture ; il était coiffé d'un mouchoir ; sa figure et ses bras étaient maculés de sang et de poudre. Il dominait de sa haute stature ce pont ensanglanté, pêle-mêle dégoûtant de morts, de débris et de chairs saignantes. A peine nous eût-il comptés, et embrassé mon père, que la pensée de vaincre et de s'emparer de la corvette, qui commençait à plier, parut tout à coup l'abandonner. Il ne pouvait prétendre à ce succès, sans perdre encore du monde, et la crainte d'exposer mon père aux chances d'un combat acharné le faisait renoncer à ses glorieuses espérances ; d'ailleurs il avait atteint son but : le convoi était sauvé ; la corvette ennemie était horriblement mutilée : il pouvait quitter avantageusement la partie, sa mâture étant encore toute debout. A toutes ces puissantes réflexions, vint se joindre l'apparition soudaine de la frégate qui l'avait chassé le matin même. Son parti est arrêté ; mais avant de quitter ce champ de bataille, il laisse pour adieu, au brig déjà tant maltraité, une bordée tirée de si près, que les deux navires parurent joints par un lien de feu.

» Malheur ! la corvette, qui se débat tout ensanglantée sous la grêle de fer qui l'accable, riposte encore, et cette volée, dernier effort de sa force expirante, démâte *le Quinola* de son mât de misaine, le désempare de toutes ses voiles, et l'empêche de fuir désormais.

» Qui voyait de loin cette terrible lutte, et en suivait tous les accidents, dut dans ce moment tenir pour inévitables la défaite et la prise du vaillant corsaire démâté, immobile sous la volée d'une corvette d'une force triple, et chassé par une frégate qui arrive de toute sa vitesse sur le champ de bataille tant disputé. Mais on ne sait pas toutes les ressources du courage de feu et du sang-froid imperturbable de celui qui préside au destin du *Quinola*.

» Au malheur qui vient de frapper le corsaire, l'intrépide Roch ne répond que par un cri ; et c'est celui de : *A l'abordage !* Et dans le même instant, *le Quinola* accroche le brig avec l'une de ses bègues d'ancre, qui mord dans un sabord de l'anglais, comme une dent qui ne doit plus lâcher prise. Au même instant aussi un feu roulant de mousqueterie, un jet continuel de grenades enflammées s'échappent du *Quinola :* ce tourbillon de plomb et de feu se roule et siffle dans la foule qui couvre le pont de la corvette anglaise. Aux cris de : *A l'abordage !* au branle de la cloche et au bruit du tambour qui bat la charge, tous les corsaires se pressent, le poignard aux dents, le sabre ou la hache au poing, la colère dans le regard. Ils bondissent sur le pont du navire anglais ; Roch, à leur tête, s'élance dans la masse des combattants ennemis, se précipite à l'arrière du brig ; il abat des coups de son redoutable sabre les timoniers qui sont à la barre ; il s'en empare, et dirige vers l'entrée de la Vilaine la corvette anglaise qui a conservé sa mâture et ses voiles ; une brise du large seconde cette merveilleuse manœuvre, tandis que les braves du *Quinola* repoussent, sous les ponts de la corvette devenue leur conquête, les Anglais qui ne sont pas tombés sous leurs coups.

» La lenteur avec laquelle le brig et le corsaire, toujours accrochés, s'acheminaient vers la côte, laissa à la frégate survenue le temps d'approcher ce groupe de ruines et de carnage, et de le couvrir sous une voûte de feu et de projectiles. Le sang coula de nouveau ! On approchait toujours : mais, tout à coup, la prise mal dirigée fait supposer que la main qui la gouverne ne tient plus son gouvernail ; on regarde, et l'on voit le brave Roch se roulant sur le pont, par le choc d'un boulet qui lui a emporté une jambe ! « Un homme à la barre ! » s'écrie le courageux capitaine. Mon père, accouru pour lui donner les premiers soins, tombe sur cet ami qu'il inonde de sang : un biscayen venait de traverser sa poitrine ! J'étais orphelin !

» *Le Quinola* et *le Morning-Star*, invariablement liés, et emplissant tous les deux par les trous que les boulets avaient percés à leur flottaison, coulèrent ensemble dans la Vilaine, comme meurent la baleine et l'espadon après leur combat.

» Beaucoup de funérailles eurent lieu à Pénerf, au lieu des fêtes projetées au retour du *Quinola*.

Digitized by Google

381

Bouquet del. Desjardins sculp.

Vue de la Citadelle du Port Louis.

T. 1er P.

Digitized by Google

» L'infortuné Roch, amputé, et ignorant encore le sort de son maître, le demanda longtemps. Quand enfin il apprit la déplorable mort de mon père, le malheureux donna presque aussitôt les signes d'une affection cérébrale, qui depuis a dégénéré en folie. Il devint l'objet de la protection du gouvernement. Une pension, une hache d'honneur, et quelques bienfaits qu'il reçut du commerce reconnaissant de la petite ville du Croisic, furent les ressources sur lesquelles le malheureux affligé dut établir son espoir et son avenir. Elles étaient faibles; mais je restais pour veiller sur lui. Cette tâche, la reconnaissance me l'imposait, et je n'y ai pas manqué : des années se sont écoulées; des événements sont survenues qui ont souvent changé la position et les ressources du pauvre Roch : la Restauration n'a pas reconnu les dettes de la République. Roch, pauvre et fou, n'a plus de pension que celle reconnue par la caisse des Invalides et celle de sa croix.

» J'ai vieilli près de lui; j'ai partagé avec lui le peu que plusieurs industries honnêtes m'ont procuré. Aujourd'hui, je dirige une école mutuelle dans ce village. Je trouve toujours un moment pour accompagner Roch dans les excursions où son délire l'entraîne; et c'est toujours ici, à la vue de ces tombes, que, se rappelant le maître et l'ami qu'il a perdu, il vient menacer de sa vengeance délirante et épier sur la mer l'ennemi qui le lui a ravi.

» Ce vieillard que vous voyez-là, c'est Roch! »

Ce récit terminé, on voit cet intéressant raconteur essuyer une larme; on sent venir les siennes, et l'on quitte cet attristant tableau, non sans jeter encore un regard de pitié sur Roch le pauvre fou, l'intrépide capitaine du *Quinola*. P. Luco.

GÉOGRAPHIE.

—

LA

Citadelle du Port-Louis.

Au retour d'une campagne lointaine, lorsque poussé par la brise du sud, un navire, bon marcheur, arrive, toutes voiles dehors, en vue de l'île de Groix,—tout ce qu'il y a de Bretons à bord salue avec émotion le grand monstéro, dominateur de ce rocher fertile, sentinelle avancée de leur chère et noble patrie. C'est que ce rocher a vu naître d'intrépides marins qui ont mérité leur nom proverbial de *loups de mer*; c'est que sur ce rocher tout le monde est brave, jusqu'aux femmes qui se font soldats pour repousser l'agression des ennemis de la France; jusqu'aux femmes qui, un jour, effrayèrent les Anglais par leurs escadrons simulés, manœuvrant sous les ordres d'un prêtre dont le courageux patriotisme reçut pour récompense la croix de Saint-Louis.

Puis, le navire cinglant toujours vers l'entrée de la baie du Blavet, les pieux enfants de l'Armorique se signent dévotement, dès qu'ils aperçoivent sur leur gauche la tour de Notre-Dame de l'Armor, dont la chapelle est riche d'*ex-voto*; puis ils découvrent le village de Kernevel; puis encore, à leur droite, le petit fort de Gavre, veuf de garnison en temps de paix, et plus loin, à l'extrémité d'un isthme, la *citadelle du Port-Louis*, dont nous allons parler.

Il s'élevait autrefois sur les côtes de la vieille Armorique deux petites villes, situées, l'une au bord de la baie d'Etel, l'autre à l'entrée de la baie du Blavet. La première s'appelait alors *Blabia-Réter*, ou Blabia-Orientale, et la seconde, plus à l'ouest, portait le nom de *Blabia-Wert*, ou Blabia-Occidentale. Plus tard, ce nom s'altéra et devint Bla-Wert, puis enfin Blavet, qui désigne encore aujourd'hui la baie au fond de laquelle se trouve l'un de nos grands arsenaux maritimes. Ces deux cités armoricaines ont disparu dans les siècles passés, sans laisser aucun vestige de leur existence.

Cependant le port du Blavet ne manque pas de célébrité. L'histoire nous apprend que les Venètes le défendirent vaillamment contre les vaisseaux de Jules César, lorsque ce conquérant, après avoir envahi les Gaules, voulut réduire ces peuples héroïques. C'est encore de ce port que partit, en 1096, pour la première croisade, Alain Fergent, huitième duc de Bretagne. C'est là que débarquèrent, plus tard, les Anglais, alliés des princes armoricains, pour participer aux querelles incessantes de ces suzerains turbulents. Cependant lorsque la duchesse Anne voulut donner à la Bretagne une marine régulière, le port du Blavet, malgré ses titres de gloire, ne fut pas jugé digne d'être érigé en arsenal militaire : Saint-Malo, Brest, Redon et Nantes eurent seuls cet honneur. Le port du Blavet, presque ignoré, continua à être fréquenté par les caboteurs et par les barques de pêche qui venaient y chercher un abri contre les tempêtes.

Toutefois, après la découverte de l'Amérique, la marine française ayant pris un grand développement, ce port acquit de jour en jour plus d'importance. Il devint un lieu de relâche pour les navires du commerce et pour les vaisseaux du roi, qui échappaient ainsi aux fureurs de l'Océan ou à la poursuite d'un ennemi.

En 1604, lors de la formation des compagnies commerciales des Indes et d'Occident, ces compagnies opulentes construisirent dans la ville du Blavet des hangars où les navires venaient déposer leurs riches cargaisons. Dès lors la petite

Digitized by Google

cité des pêcheurs bretons devint florissante, et pour assurer la sécurité du commerce, Louis XIII ordonna de fortifier les côtes voisines. Bientôt on vit s'élever sur la pointe du plateau de rocher où la ville est bâtie, une citadelle qui défend l'entrée de la baie. La nouvelle cité fortifiée reçut, par la volonté du monarque, le nom de *Port-Louis*, et la citadelle, à une époque plus rapprochée, fut rebaptisée par la puissance populaire qui, dans un accès d'enthousiasme, la nomma *Fort de la liberté*.

En 1746, six frégates anglaises vinrent s'embosser très-près de la côte, vers le village du Guidel, et engagèrent une vive fusillade avec les dragons commandés par le comte de L'Hospital, et les paysans des paroisses voisines qui s'étaient armés. L'ennemi força les nôtres à reculer, et ses chaloupes purent opérer tranquillement le débarquement de six mille hommes de troupes qui marchèrent aussitôt sur Lorient, sous les ordres du général Saint-Clair. Dans la nuit, les Anglais mirent à terre leur artillerie et leurs bagages, sans que la citadelle du Port-Louis, dont ils étaient éloignés, pût contrarier les dispositions de l'ennemi. Lorient fut assiégé et bombardé. Nos troupes et les habitants, quoique mal dirigés, tuèrent neuf cents Anglais. La place allait capituler, lorsque, par bonheur, l'ennemi, dans la prévision d'une tempête, abandonna son artillerie, et regagna précipitamment ses vaisseaux qui mirent à la voile.

La gravure qui représente la forteresse est dessinée par un jeune artiste lorientais, dont le pinceau a produit de belles toiles, et promet à la France un peintre de marine fort distingué. La réputation de M. *Bouquet* n'est pas encore populaire dans les ports, parce que ses œuvres peu nombreuses n'y sont parvenues que traduites imparfaitement par le burin des graveurs. Mais, pour qui a vu, à l'exposition, ses trois dernières marines, et particulièrement un effet du soleil levant, à travers le brouillard; pour qui a pu apprécier les esquisses dont cet artiste a doté notre *France Maritime*, son talent est plein d'avenir, et son nom peut, sans pâlir, figurer à côté de celui des Gudin, Biard, Garneray, Gilbert, Le Poitevin, Morel Fatio, Jugelet, etc., etc.

Le plus bel éloge que l'on puisse faire du mérite incontesté de M. Bouquet, c'est de dire qu'il a été choisi en 1838 par notre célèbre Gudin, pour le seconder, de concert avec Morel Fatio et Couveley, dans la grande œuvre maritime destinée au Musée de Versailles : nous voulons parler de la galerie de cent tableaux représentant batailles navales.

Amédée Gréhan,

HISTOIRE.

—

CAPTURE

De deux corsaires

PAR LA FRÉGATE *LA JUSTICE* (1).

Dans le courant de l'an VI de la république, deux forts corsaires, armés à Malte par des négociants anglais, battaient la Méditerranée entre la Sicile et la côte d'Afrique, et infestaient ces mers par une piraterie vigoureuse et active. Ils portaient un grand préjudice au peu de commerce que la France faisait alors avec le Levant; ils s'emparaient souvent des transports qui portaient des vivres, des effets d'habillement ou des munitions de guerre à notre armée d'Italie et à l'escadre de l'Adriatique : ces insultes journalières, faites au pavillon français, criaient vengeance : elles ne pouvaient rester impunies dans un temps où l'on était si chatouilleux sur le point d'honneur. La belle frégate *la Justice*, commandée par le capitaine de vaisseau Villeneuve, fut désignée, comme la meilleure marcheuse de l'escadre de Corfou, pour aller à la poursuite de ces pirates. Elle partit pour remplir sa mission.

Arrivé à Malte, le commandant Villeneuve apprit du consul français en cette résidence, que la veille un navire ragusais avait été visité et mis à la rançon par les corsaires qu'il cherchait, et que ces pirates avaient établi leur croisière depuis Malte jusqu'à Tunis, relâchant ordinairement à l'île de Lampedouze, leur point de ralliement.

Des indications aussi précises suffirent au capitaine Villeneuve; et *la Justice*, livrant toutes ses voiles à une brise favorable, cingla le cap sur Tunis.

Elle avait à peine doublé la petite île de Goze, à 2 lieues marines de Malte, que les vigies placées dans ses hunes signalèrent un brig donnant la chasse à deux navires que la blancheur de leurs voiles fit présumer grecs. Le brig aperçut *la Justice;* il la prit pour un fort bâtiment marchand, abandonna sa chasse et vint à sa rencontre. La frégate, présentant son avant à l'audacieux corsaire, avait le corps masqué par sa voilure qui se confondait avec la terre à l'horizon du pirate, et celui-ci ne pouvait par conséquent la reconnaître. Les deux bâtiments courant à contre-bord, *la Justice* se trouva bientôt à portée de canon du brig, qui s'était abusé jusqu'au point d'assurer à la corne son grand pavillon anglais. Parvenue à demi-portée, *la Justice* hissa son pa-

(1) Ces détails m'ont été donnés par M. Augustin Langlois, conducteur des travaux hydrauliques à Cherbourg, embarqué en l'an VI sur la frégate *la Justice*

Digitized by Google

villon et fit feu de quelques pièces sur l'ennemi. Le pirate reconnut son erreur alors qu'il n'était plus temps de la réparer; il essaya vainement d'échapper à son sort : la frégate fit une arrivée et lâcha sa bordée. Le corsaire eut une partie de ses manœuvres coupées; son pavillon tomba à la mer. On crut un instant qu'il avait amené; mais il ne filait point ses écoutes et gardait sa position au plus près du vent : une seconde volée le détermina à se rendre. Il fut sur-le-champ amariné. C'était un joli brig armé de douze canons. Il y avait à bord des hommes de onze nations différentes, des femmes, et même des Français qui tâchaient de se justifier, aux yeux de leurs compatriotes, en prétendant qu'ils ne s'étaient embarqués sur ce corsaire que pour trouver une occasion de déserter aussitôt qu'ils auraient pu mettre le pied dans quelque port d'Italie. Tous ces pirates étaient gorgés de butin et de choses précieuses, ce qui excita singulièrement la convoitise des matelots français, absents de leur pays depuis deux ans, et ne recevant pour paye que des assignats qui avaient à peine cours en France et valaient encore moins à l'étranger. Aussi, malgré la discipline et la surveillance des chefs, manqua-t-il beaucoup d'objets aux prisonniers dans le transbordement qu'on en fit du corsaire à la frégate.

Le brig capturé reçut un équipage tiré de celui de *la Justice*, et ces deux bâtiments firent route de conserve pour l'île de Lampedouze, où devait se trouver l'autre pirate qui écumait ces parages

Le lendemain, dans l'après-midi, on découvrit la Lampedouze, célèbre dans les annales de la marine par le naufrage de la flotte de Charles-Quint en 1552. Cette petite île, couverte d'oliviers sauvages, est aisée à reconnaître par sa forme en coin de mire. Le temps était magnifique; il faisait presque calme, et la frégate marchait lentement sous ses bonnettes hautes et basses. Tout à coup la vigie cria : «Navire à terre! — Quel gréement? — Chebeck. » C'était l'autre corsaire. On eut occasion de remarquer que la figure des forbans pris sur le brig exprimait le contentement : leurs compagnons allaient partager leur sort, et ils trouvaient du bonheur à l'idée de n'être pas seuls dans l'adversité!

La frégate apparut au chebeck comme une montagne à l'horizon. Ce pirate ne tomba point dans l'erreur du brig son confrère : il ne se trompa ni sur la force ni sur l'intention du navire de guerre qui arrivait dans ses eaux. Couper son câble, hisser toutes ses voiles et partir fut pour lui l'affaire d'un instant; son appareillage se fit avec tant de précipitation, qu'il abandonna dans l'île une partie de ses gens.

Mais comme le chebeck avait beaucoup d'avance sur la frégate, et qu'il pouvait voguer en dépit du calme qu'il faisait, puisque ces sortes de bâtiments vont à la rame ainsi que des galères, on désespérait de pouvoir l'atteindre. Le commandant Villeneuve, vieux marin fertile en expédients, fit passer par les sabords de la batterie de grands avirons de galère sur lesquels tout le monde se rangea; le coup de *grog* fut distribué pour donner du vent de bras, comme disent métaphoriquement les rameurs, et la frégate, ainsi allégée dans sa marche, fila doucement sur une mer unie où l'on ne voyait d'autre dépression que le sillage du navire. La nuit survint; mais par bonheur il faisait clair de lune. Le commandant Villeneuve, sa lunette à la main, tenait toujours en vue le chebeck, qui, par de fausses manœuvres, tantôt vers tribord, tantôt vers bâbord, cherchait à s'échapper, ce qui retardait considérablement sa marche et dénotait un capitaine peu habile en navigation. Aussi *la Justice*, gagnant de route sur le chebeck, s'en vit bientôt à une faible distance. Le branle-bas de combat fut ordonné; on alluma les mèches, on éclaira la batterie; les chefs de pièces et les servants se rendirent à leur poste : tout était prêt pour se donner une *peignée*. Le commandant, assis sur son banc de quart, n'attendait qu'un moment favorable pour commencer l'action. Enfin, ce moment arriva : le pirate se trouvait par le travers de la frégate, à demi-portée de canon; mais au même instant une petite embarcation accosta, portant cinq hommes qui montèrent sans difficulté à bord. C'était un officier du corsaire, envoyé par son capitaine pour examiner de près ce que pouvait être le bâtiment qui le chassait, avec ordre de revenir s'il prévoyait qu'on fût en état de le combattre, et dans le cas contraire, de se rendre à son bord et de tirer deux coups de pistolet, ce qui serait pour le chebeck le signal d'amener. Les coups de pistolet furent tirés, et le pirate se rendit sur-le-champ. C'était le chebeck *le Fortunatus*, portant vingt-deux bouches à feu, bâtiment qu'on nomma *la Fortune*, et qui rendit plus tard des services en Egypte sous le brave commandant Perrée.

Toute la nuit se passa à transborder sur *la Justice* les prisonniers du corsaire et à former le nouvel équipage du chebeck.

Ici se renouvela pour les marins de la frégate, qui étaient dans le plus grand dénûment, la tentation que leur avait donnée le riche butin des pirates du brig. Les forbans du chebeck étaient mieux gréés encore que leurs camarades capturés la veille : on aurait dit d'autant de commerçants allant vendre leurs pacotilles en foire. Ces pauvres diables eurent fort à faire pour garder leurs effets pendant cette nuit désastreuse, pour eux, quelque défense qu'il y eût de les piller. C'était surtout quand les prisonniers descendaient les escaliers de la frégate pour se rendre dans la cale, que l'instant était critique; se faisant précéder par leur lourde *couffe*, qu'ils rete-

Digitized by Google

maient par la corde qui en étrangle l'ouverture, une main officieuse recevait le sac dans le pont inférieur, en donnant une secousse qui le faisait lâcher à celui qui le portait; et tandis que la malheureuse couffe disparaissait dans l'obscurité, des mains non moins avides s'emparaient sur le pont supérieur du chapeau en castor du pirate, qui se trouvait ainsi en un clin d'œil débarrassé de tout son mobilier. Des plaintes furent portées, une recherche fut faite : on retrouva plusieurs objets mêlés avec les effets des matelots, et ils furent rendus à leurs propriétaires; mais ce qui avait un peu de valeur était si bien niché, qu'on ne le découvrit point.

La mission de *la Justice* étant heureusement accomplie, elle fit route le lendemain pour Malte avec les deux corsaires qu'elle venait de capturer en moins de quarante-huit heures.

Mais ce beau succès faillit coûter cher aux vainqueurs. L'équipage de *la Justice* avait été réduit à la moitié de son complément réglementaire pour armer à Corfou des vaisseaux vénitiens, et avec ce peu de ressources il lui avait encore fallu former les équipages des deux navires dont elle venait de s'emparer, de sorte qu'il lui restait à peine les hommes nécessaires à sa manœuvre. Les prisonniers s'aperçurent du peu de monde qui existait à bord, et formèrent le projet de recouvrer leur liberté en se rendant maîtres de la frégate. Ils devaient profiter du premier moment où l'on serait obligé de prendre des ris pour s'emparer des coffres d'armes et intercepter la circulation dans les escaliers, tandis que d'autres se porteraient aux écoutilles pour délivrer leurs camarades enfermés dans la cale. Ce complot, assez bien combiné et qui pouvait réussir, fut éventé par hasard. Un matelot, se trouvant couché dans son hamac, entendit tramer cette révolte par les officiers des deux corsaires qu'on avait eu l'imprudence de laisser libres; il connut leur secret, et fit part des détails de ce téméraire dessein au commandant Villeneuve. Le brave capitaine, dont les vieux services n'avaient point usé l'énergie, prit promptement des mesures pour empêcher une telle insurrection : deux hommes armés de pistolets et le sabre à la main furent placés à chaque écoutille; on ne permit plus aux prisonniers de monter qu'un à un pour satisfaire à leurs besoins; les officiers forbans furent gardés à vue; les consignes reçurent une exécution sévère de la part des sentinelles; enfin l'ordre ne fut pas troublé.

Un bon vent succéda à l'insignifiant zéphir de la veille, et bientôt *la Justice*, le brig et le chebeck atteignirent l'île de Malte, où les armateurs des deux corsaires furent étonnés de voir arriver ces navires avec des équipages français et portant à leurs mâts le pavillon tricolore. De Malte la frégate fit voile pour la mer Adriatique, et conduisit triomphalement ses deux prises à Corfou.

VÉRUSMOR.

VARIÉTÉS.

Gouffre de Bélangenet.

BAIN DE DIANE.

Les côtes de l'espèce de presqu'île formée par l'Aven et la Laita, dans le département du Finistère, sont rocheuses, semées de grottes remarquables et très-escarpées. Les falaises de Cohars et de Brigneau ont partout 70 à 80 pieds d'élévation moyenne au-dessus du niveau des flots. C'est sur la côte de Brigneau qu'est ce fameux gouffre de Bélangenet, trou conique de 36 pieds d'ouverture et de 52 pieds de profondeur. Son flanc granitique est percé d'une voûte haute de 8 pieds, par où la mer pénètre dans le gouffre. Je l'ai vue, un jour de tempête, s'y précipiter en impétueux torrents : ses vagues furieuses, resserrées dans cette passe, à l'étroit dans ces rochers, produisaient un bruissement qu'on eût pu entendre à une lieue de distance; le tourbillon était épouvantable. Mais il est peu probable que dans les grands vents, quand ce gouffre est rempli, les eaux puissent s'élever au niveau de ses bords, comme on l'a dit; elles peuvent monter à une grande hauteur, sans pour cela atteindre le couronnement du sol, dont la disposition en démontre l'impossibilité.

Ce gouffre, selon les riverains, est l'ouvrage du diable qui le fit de sa propre main pour noyer les âmes des méchants; on l'y a vu travailler : en son absence (car les intérêts divers dont il est chargé veulent qu'il s'absente quelquefois), ce sont les sorciers, ses valets, qui réparent les brèches que les flots peuvent y causer. Les damnés l'habitent pendant les ténèbres, et c'est aux cris plaintifs de ces malheureux qu'on attribue le mugissement continuel dont la solitude des nuits est troublée dans ces parages.

Non loin de là, sur la côte de Plaçamen, existe une autre cavité naturelle appelée Bain-de-Diane; elle est de forme circulaire, de 4 à 5 pieds de profondeur et de 112 de circonférence. Cette belle conque, creusée dans un roc de granit micacé, est un accident de la nature fort curieux à voir et des plus extraordinaires. On ne peut guère partager le sentiment de ceux qui voient dans ce singulier ouvrage un travail des eaux.

Les habitants de ces rivages prétendent que cette vaste baignoire est une des mille merveilles

Digitized by Google

Lorentz del.t Nyon Sculp.t

Felouque montée par le Duc de Guise (1647)

Tom 1er P.

Digitized by Google

dues à la main des fées, qu'on en a vu plusieurs s'y laver au moment de l'aurore, et que les sirènes de l'Océan viennent là de bien loin se baigner au soleil. Malheur au marinier qui surprendrait dans leur nudité ces déesses de la mer; il s'ensuivrait une tempête horrible, et son imprudence, bien qu'involontaire, causerait infailliblement sa perte. C'est du moins ce qu'on croit fermement avoir vu.

V.

Jean Guiton,

AMIRAL ROCHELAIS, COMBAT LA FLOTTE DU ROI.

1622.

Le roi ne cachait déjà plus ses desseins. Il avait juré la perte de La Rochelle, cette ville qu'il regardait comme le boulevard des révoltés.

Maître des Sables-d'Olonne, de Taillebourg et autres places importantes, il venait de commencer le siége de Royan, lorsqu'il donna l'ordre à M. le comte de Soissons d'approcher de La Rochelle, avec dix mille hommes de pied et huit cents chevaux. On lui adjoignait Pompée Fargon, ingénieur italien, digne émule de Vergano, et à qui différents siéges avaient fourni l'occasion de déployer son talent. Bientôt, grâce à son art et à son activité, de nombreux forts cernèrent la ville. Celui auquel on donna le nom de *Louis*, et sur lequel on établit douze pièces de 35 livres de balles, occasionna surtout de grands ravages. Plus de doute sur les projets du roi, il voulait en finir avec les rebelles, car chaque jour voyait arriver au camp royal de nombreux renforts d'hommes et d'argent.

Ce n'était pas tout. Les craintes redoublèrent encore, lorsqu'on eut connaissance du grand armement qui se préparait, et dans les divers ports de la Méditerranée et dans ceux de la Bretagne. Ces vaisseaux avaient l'ordre exprès de venir attaquer la ville, aussitôt après avoir opéré leur jonction. Du reste, la chose était tellement certaine, que déjà l'on connaissait le nom du chef appelé à commander cette escadre. C'était l'amiral Charles de Lorraine, duc de Guise, homme dont chacun savait apprécier la bravoure et les connaissances militaires.

Dans des circonstances qui se présentaient aussi graves, le maire, après l'avis préalable de son conseil, donna l'ordre à la flotte rochelaise de se tenir prête à prendre la mer. Son amiral, Jean Guiton, reçut à ce sujet les instructions du corps de ville; il devait, par tous les moyens en son pouvoir, empêcher la jonction des vaisseaux royalistes. Ne prenant que le temps nécessaire pour l'achèvement de quelques réparations indispensables, la flotte sortit du port.

Au portrait que les historiens nous ont laissé de Jean Guiton, on devait se féliciter du choix qui l'avait désigné pour amiral. « Guiton, disent-» ils, était petit de corps, mais grand d'esprit » et de cœur. Son caractère vif et impétueux, » ferme jusqu'à l'opiniâtreté, s'animait par la vue » du danger, qu'il n'écartait souvent qu'en se » précipitant dans un danger plus grand encore. » Il allait d'un pas intrépide où sa fougue le » portait, toujours prêt à braver les malheurs. » — Tel était l'amiral rochelais. — Marin hardi, il avait longtemps parcouru les mers; chef habile, les nombreux trophées qui décoraient sa demeure témoignaient de sa bonne fortune dans les combats, heureux augure pour les braves qu'il devait conduire à l'ennemi.

Guiton résolut aussitôt d'exécuter les ordres qui lui avaient été donnés. Divisant sa flotte, Samuël Macquin, son vice-amiral, reçut mission de croiser dans ces parages, et de surveiller les côtes d'Aulnis, pendant qu'il se porterait sur celles de Bretagne. Il ne tarda point à y rencontrer quelques-unes des galères royales auxquelles il s'empressa d'offrir la bataille; mais celles-ci, fort peu jalouses d'en venir aux mains, se hâtèrent de regagner le port le plus prochain. Une d'entre elles, vivement poursuivie, tomba au pouvoir de l'amiral rochelais. C'était une belle occasion de perdue; résolu cependant d'engager le combat, Guiton entreprit de croiser jusque sur les côtes de Normandie. Mais alors assailli par une horrible tourmente, force lui fut de venir chercher un refuge en rade de Saint-Martin de Ré. Telle avait été la violence de ce coup de vent, que sa flotte avait été obligée de se défaire de ses chaloupes; beaucoup des navires furent désemparés, l'un d'eux perdit même son château d'avant emporté par la lame. L'amiral Guiton courut surtout les plus grands dangers. Depuis ce moment les vents se montrant toujours contraires, il lui devint impossible de reprendre ses courses; la flotte se contenta d'observer les côtes; mais en dépit des soins et de l'attention du chef, l'escadre royale opéra sa jonction.

Ce fut le 26 octobre de l'année 1622 que cette escadre, après s'être ralliée, se montra à la hauteur de l'île de Ré. Elle se composait de quarante et un vaisseaux de guerre, dont six de haut bord; était forte de six cent quarante-trois pièces de canon et de quatorze mille hommes.

Le duc de Guise en était l'amiral. Sous ses ordres se trouvait l'élite de la noblesse française. Saint-Luc, le chevalier de Razilly, Philippe Emmanuel de Gondi, comte de Joigny, de Monti étaient ses capitaines; Malte aussi y avait envoyé des chevaliers et des galères, comme s'il s'agissait

Digitized by Google

d'infidèles. De Guise, impatient de combattre, se hâta d'opérer ses divisions, et d'assigner ainsi à chacun le poste qu'il devrait occuper dans l'action.

Neuf vaisseaux furent placés à l'avant-garde : Saint-Luc en reçut le commandement.

Seize vaisseaux composèrent le corps de bataille que l'amiral de Guise devait commander.

L'arrière-garde fut confiée à M. de Monti; elle se composait de six vaisseaux, puis d'un grand nombre de pataches.

Les galères que commandait le comte de Joigny furent placées en tête. Elles devaient commencer l'attaque. — L'escadre combattrait sur trois lignes, à deux encâblures au plus les unes des autres. — Ces dispositions savantes prouvaient tout le mérite du duc de Guise comme tacticien, mais il avait affaire à un rude adversaire, et ce plan si bien conçu devait échouer devant la vieille expérience de l'amiral rochelais.

Guiton était loin de posséder des forces aussi imposantes. Cependant il ne songea pas un seul instant à reculer. Trente-neuf navires, dont le plus fort était à peine de cinq cents tonneaux, cinq pièces de canon, et cinq mille hommes, composaient cette escadre, qu'on venait de renforcer de tout ce qu'on avait trouvé de disponible. Il est fâcheux que les annales ne nous aient fait connaître que le nom de deux des vaisseaux de cette flotte, *le Postillon* et *le Saint-Louis*, monté par le vice-amiral; et qu'elles se taisent encore sur l'ordre de bataille adopté par Guiton. Le certain, c'est qu'il accepta fièrement la bataille, tant il avait confiance dans la valeur éprouvée de ses équipages, et l'énergique résolution de ses officiers, tous braves marins, exercés depuis longtemps au terrible métier de corsaires; c'étaient Daniel Guiton son frère, Samuël Macquin le vice-amiral, puis Bragneau, Bourguis Hoiry, Antoine Allaire, puis Jaumier, les deux Arnaud, l'un de la Tremblade, l'autre d'Orléans, puis Thomas, Lafoucaudière, et tant d'autres dont les noms nous échappent, tous gens décidés à vaincre ou à périr.

Le calme qui survint tout à coup fit différer l'attaque, au grand déplaisir des uns et des autres. Après quelques évolutions de peu d'intérêt, les deux flottes durent rester en présence le reste de cette journée.

Toute la matinée du 27 se passa en préparatifs. Enfin, un léger vent de sud-ouest venant à s'élever, de Guise résolut de profiter de cette brise. Donnant aussitôt le signal, l'escadre royale ne tarda pas à s'avancer. Les galères du comte de Joigny engagèrent l'action, ainsi qu'il en avait été convenu, en canonnant l'ennemi. Sans s'occuper d'abord de répondre à cette attaque, Guiton, sentant de quel immense avantage il serait pour lui d'obtenir le dessus du vent, ordonna à sa flotte de retraiter vers l'anse du Plomb. Trompé par cette manœuvre qu'il prend pour de la peur, Saint-Luc alors se précipite sur l'ennemi, à la tête de l'avant-garde; mais Guiton a donné l'ordre de virer de bord. A son tour, il arrive sur cette avant-garde en désordre, qu'il ne tarde pas à envelopper.

Ainsi séparé du reste de l'escadre, Saint-Luc, avant qu'il ait eu le temps de se reconnaître, se voit attaqué par l'ennemi avec une vigueur à laquelle il était loin de s'attendre, chaque capitaine rivalisant d'ardeur, pour en venir le premier aux mains avec *ces gens du roi*. — C'est pêle-mêle et sans ordre qu'ils combattent. Vainement le feu terrible d'une artillerie bien servie cherche à les écarter. Arnaud de la Tremblade, Thomas Bragneau, Jaumier, et Jacques Arnaud d'Orléans, qui commandait *le Postillon* rochelais, ont résolu d'aborder trois des plus grands vaisseaux. Le carnage devient affreux, chacun combattant corps à corps, à coups de haches d'armes, de piques, ou de pertuisanes. Les Rochelais en étaient maîtres, quand *le Postillon*, atteint de trois boulets au-dessous de sa flottaison, coule bas. Lâchant aussitôt prise pour se porter au secours de leurs compagnons, les Rochelais ne parvinrent, malgré tous leurs efforts, qu'à sauver trente hommes, sur deux cents dont se composait l'équipage. Le capitaine et bien des gens de distinction furent du nombre des morts; le lieutenant et Tessereau, conseiller au présidial, se sauvèrent seuls, en se tenant attachés à des vergues flottantes, mais ils furent faits prisonniers par les gens du chevalier de Montmédan.

Bientôt l'attaque recommença avec plus de furie, les Rochelais voulant venger la mort de leurs frères. Secondé des capitaines Hélie Thomas, Jaumier et Arnaud de la Tremblade, Daniel Bragneau s'était attaché à l'un des plus forts vaisseaux de l'escadre royale. Le choc avait été rude, grâce au feu soutenu de la mousqueterie, mais enfin il avait abordé le navire, et déjà une partie de son équipage était sauté à l'abordage, lorsque la grande galiote de Malte put venir au secours de *la Marguerite*. L'artillerie de cette galiote était formidable. Attaqué par un ennemi aussi puissant, Bragneau songea à faire retraite, mais déjà il n'était plus temps. Chacun, en cherchant à s'échapper, est taillé en pièces. Le brave capitaine voit tomber autour de lui ses hommes; sur cent soixante dont se composait son équipage, il ne lui en reste plus que vingt, tous blessés. Cependant il ne parle point de se rendre. Son vaisseau était accroché; il tente un dernier effort, le succès l'a couronné; c'est au milieu des hourras qu'il échappe aux mains de fer de l'ennemi; bientôt gagnant Chef-de-Baye, il peut se mettre à l'abri de toute attaque. Deux de ses matelots sont aussitôt détachés par lui vers le maire. Il expose dans une lettre sa situa-

Digitized by Google

tion. Il lui faut un nouvel équipage : « Tous les siens ont péri ! » Et à cette nouvelle, chacun s'avance, chacun brigue l'honneur de remplacer les combattants; c'est un tel élan, un tel enthousiasme, que le maire est obligé de refuser des volontaires. Aussi le lendemain Bragneau combattait-il encore.

Saint-Luc et l'avant-garde royale, pressés, harcelés de toutes parts, couraient les plus grands risques, quand l'amiral de Guise résolut d'aller lui-même à son secours. La position du vice-amiral était même tellement critique, que l'on crut devoir faire observer à de Guise qu'il pouvait se perdre lui-même, sans pouvoir peut-être sauver Saint-Luc. En effet, lui seul sur son galion pouvait aller à l'ennemi : le reste de la division étant sous le vent, il lui devenait presque impossible de le suivre. C'était bien ce qu'avait prévu Guiton. En exécutant sa savante manœuvre, de Guise ne songeant qu'au malheur des siens, ordonna à ses pilotes d'avancer. Voyant sa résolution, le reste des galères et des galions s'efforça de le suivre; de son côté, le reste de la flotte rochelaise se porta à leur rencontre, l'affaire fut alors générale.

Guiton s'était réservé l'honneur de combattre le vaisseau amiral. Son premier soin fut de l'isoler. Aussitôt, aidé de Bourguis et Lafoucaudière, il résolut de l'incendier. Guise, prévoyant leur dessein, leur opposa le feu terrible de ses cinquante-deux pièces de bronze, pendant que ses gens tentaient de les éloigner à coups d'arquebuse. Bourguis et Lafoucaudière n'en continuèrent pas moins à faire avancer deux brûlots sur le vaisseau amiral; celui-ci se débat en vain, les terribles machines y sont accrochées; on y met le feu pendant que Guiton nettoie le pont par une grêle de boulets. L'incendie ne tarda point à se déclarer. De Guise, dans cette occasion, mérita l'éloge de ses adversaires par le grand courage et l'admirable sang-froid qu'il sut y déployer. Divisant son équipage, une partie est employée à arrêter les progrès du feu, pendant que l'autre repousse l'ennemi. Pour lui, se montrant là où le danger semblait le plus imminent, il donnait ses ordres en encourageant les uns et les autres, et payant de sa personne. On parvient à couper les amarres, on pousse au large les brûlots; mais le vent les ramène sans cesse sur la poupe du navire : ce fut alors que l'incendie se déploya dans toute son horreur. Tout espoir paraissait perdu; dans ce moment épouvantable on supplie l'amiral de se retirer; il peut encore profiter de la chaloupe, il y va du salut de tous. De Guise refuse avec calme, disant qu'*il ne peut quitter des hommes qui combattent si généreusement, et que s'il doit périr, son contentement et sa gloire seraient de périr avec eux*. On tenta donc encore une fois d'arrêter l'incendie, tout en repoussant l'ennemi qui menaçait sans cesse de l'abordage; enfin quelques pièces bien pointées éloignèrent les brûlots; le galion fut sauvé.

Pendant que de Guise repoussait ainsi l'attaque de Guiton, les Rochelais, à l'exemple de leur chef, avaient accosté l'escadre royaliste; la mêlée avait été affreuse et le massacre horrible, les Rochelais ne faisant point de quartier et ne s'occupant que d'une chose, celle d'aborder franchement l'ennemi, d'enlever le navire ou de l'incendier. De part et d'autre on compta de beaux faits d'armes. Cependant la victoire restait indécise, et la bataille durait encore quand la nuit vint séparer les combattants.

Jamais on n'avait vu journée si meurtrière. Les Rochelais y déployèrent une telle audace et une telle intrépidité, que l'amiral de Guise dut singulièrement revenir sur l'idée qu'il s'était faite *de ces pauvres diables de marchands*.

Jean Guiton, leur amiral, s'y était montré supérieur par l'habileté de ses manœuvres et le savoir de ses commandements; il ne s'y était point épargné; lui seul était capable de faire pencher la balance indécise, dans cette action où il avait eu constamment à lutter contre des forces presque triples des siennes. Quelques instants avant la fin de la bataille, il avait dû se retirer, ne pouvant plus manœuvrer son navire criblé de boulets et désemparé; son équipage, presque tout blessé, réclamait surtout des soins : gagnant à grand'peine la fosse de Loys, il ne tarda point à y rallier toute sa flotte.

Maître ainsi du champ de bataille, Guise put se dire victorieux, mais il avait éprouvé de grandes pertes.

On porte à quinze cents le nombre des morts de part et d'autre, et à quatorze mille le nombre des coups de canon qui y avaient été tirés.

Parmi ceux dont la perte fut le plus vivement sentie, les Rochelais comptèrent celle de Jaumier et de son navire. Ce brave, entouré par trois vaisseaux ennemis, résista longtemps; mais enfin, lassé de vaincre, il succomba sous le nombre avec tout son équipage.

Retiré dans cette fosse de Loys, Guiton s'était empressé de tenir conseil; une seconde attaque lui paraissant imminente, il voulait avant tout avoir l'avis de ses capitaines.

Quelques-uns parlèrent de gagner l'Angleterre : le combat avait diminué le nombre des hommes, et Guise pouvait à chaque instant recevoir des secours. Guiton, à qui il répugnait de s'avouer vaincu, mais qui sentait toutefois l'importance de sauver le reste de ses gens et son artillerie, fut d'avis de gagner le port de La Rochelle.

La prudence dictait cette proposition. Elle fut pourtant vivement combattue par Richardille Poitevin et Herry, deux fougueux capitaines; telle était leur colère, qu'ils en vinrent jusqu'à jeter leurs poignards sur la table. Selon eux, *on n'était*

Digitized by Google

pas loin de la lâcheté, quand on ne savait pas rougir de la fuite; des gens d'honneur, jaloux d'acquérir de l'estime, devaient craindre de la perdre par cette voie; la mort était préférable à l'ignominie, et il fallait combattre sans l'espoir de vaincre, et même dans la résolution de périr; sans doute la flotte était en mauvais état et elle manquait d'hommes, mais le courage devait en cette circonstance remplacer le nombre.

Cet avis l'emporta. On convint d'attendre les royalistes dans la fosse de Loys. Le matin, de Guise s'empressa de rallier sa flotte et d'attaquer ses adversaires renfermés dans cet espace étroit; Joigny reçut donc l'ordre d'avancer avec ses galères. Guiton alors n'était mouillé qu'à une encâblure du duc de Guise. Soutenu seulement par Daniel Guiton son frère, qui commandait une patache, quand le royaliste avait avec lui six vaisseaux, il leva l'ancre pour éviter d'être entouré par les galères, et courut au large. Samuel Macquin, voulant suivre son exemple, ne fut pas si heureux; atteint par le canon, force lui fut de s'échouer sur les bancs; là les chaloupes des galères ne tardèrent point à l'entourer, sans qu'il fût possible aux siens de lui porter le moindre secours. Ecrasé par l'escopeterie des mousquetaires, abandonné par son équipage qui s'était jeté dans un esquif, Macquin, qu'entouraient encore quelques braves, épuisa ses munitions; et quand il vit qu'il n'y avait plus espoir de vaincre, il songea à mourir en se jetant au milieu des flots.

Son lieutenant, Hurtin de la Tremblade, trouvant l'occasion de se signaler, en profita. A la tête de quinze des siens, il évita l'abordage, coula bas quelques-unes des chaloupes, et, profitant du vent, parvint à rallier la flotte.

Joigny et ses galères n'avaient point osé arriver sur l'ennemi, tant était ferme sa contenance; le jour se passa donc sans autre événement; on se contenta de se canonner, mais à si grandes portées, qu'il n'y eut point de mal de chaque côté. Le soir, de Guise crut devoir faire rentrer son escadre dans la rade de l'Aiguillon.

Le lendemain, le marquis de Rouillac, sorti de Brouage, parut amenant avec lui *neuf* vaisseaux. C'était pour l'escadre royale un précieux renfort. Aussi de Guise voulut-il essayer une dernière fois le combat. La partie était alors devenue trop inégale. Guiton ne se rebuta pourtant point; il fit encore ses préparatifs. Bourguis et Lafoucaudière revinrent à leur poste et s'apprêtèrent derechef à conduire leurs brulots au vaisseau amiral. Tant de résolution donna à réfléchir à de Guise; et malgré l'important renfort de Rouillac, il ne se hâta point d'engager l'action. Peut-être craignait-il de compromettre les armes du roi. Toutefois, voyant l'escadre rochelaise traquée dans cette rade étroite de Loys, où il lui devenait impossible de se déployer, il donnait le signal de l'attaque quand on vint lui apprendre que la paix était conclue. Un parlementaire fut aussitôt député vers Guiton. Craignant un piége ou peut-être désireux d'en terminer, il fit répondre qu'il n'avait aucune nouvelle de cette paix. Bientôt ralliant sa flotte, il gagna l'île d'Oléron, et présenta à l'ennemi une imposante ligne de bataille.

On allait de nouveau en venir aux mains, lorsque Guiton reçut du maire l'assurance de cette nouvelle. Des saluts d'artillerie signalèrent cet heureux événement; l'amiral rochelais se hâta même, en signe de courtoisie, d'aller saluer à son bord l'amiral de Guise et de lui apporter son étendard.

« Monseigneur, dit-il en l'accostant, puisqu'il » a plu au roi de donner la paix à son Etat, et » que j'ai reçu commandement de mes maîtres » de déposer les armes, et de vous venir trouver » comme représentant la personne du roi pour » vous faire les soumissions requises, je suis venu » vers vous afin de protester que nous serons » humbles sujets et serviteurs de Sa Majesté; et » pour plus ample témoignage de mon obéis- » sance particulière, voici mon étendard, duquel » Votre Grandeur disposera ainsi qu'il lui plaira.

—Vous faites bien d'obéir, répondit de Guise, » soyez toujours bon serviteur du roi qui vous té- » moigne son affection paternelle en vous donnant » une paix plus belle que vous ne deviez l'espé- » rer. Je reçois votre étendard en mettant la main » dessus, mais je vous le rends aussitôt, je ne l'ai » pas gagné au combat. »

Après ces paroles qui témoignaient si hautement de son estime et du cas qu'il faisait de l'amiral, il l'embrassa affectueusement, et puis se retournant du côté des capitaines formant l'escorte : « Vous êtes de braves gens d'avoir osé » combattre des forces si imposantes, et de l'a- » voir fait si vaillamment. Je pensais que vous » vous seriez retirés bien vite sans combattre.

— Monseigneur, jusqu'ici Dieu m'a fait cette » grâce de n'avoir jamais tourné le dos au combat, » et je me fusse plutôt perdu par le fer que de » fuir, reprit Guiton. C'est bien, je puis me van- » ter d'avoir combattu une redoutable armée. »

Aussitôt l'artillerie et la mousqueterie des deux partis signalèrent la fin de cette conférence toute à l'avantage des Rochelais.

Deux jours après, Guiton songea à rentrer dans le port. En passant devant l'escadre royale il fut salué de sept coups de canon; Saint-Luc et le chevalier commandant la galère de Malte imitèrent cet exemple : c'était le plus bel hommage rendu à la bravoure du Rochelais.

Dès que le bruit de son arrivée se fut répandu à La Rochelle, chacun se précipita à sa rencontre. C'était un admirable spectacle que cet immense concours de citoyens de tout âge, de tout sexe et de toutes conditions, encombrant les boulevards,

Digitized by Google

les quais et l'avant-port ; c'est que chacun voulait être le premier à saluer ce héros. Le maire l'attendait sur le rivage entouré du corps de ville ; à peine descendu, il l'embrassa, et le prenant par la main, il le conduisit à grand'peine jusqu'à sa demeure, tant était pressée la foule qui se portait sur leur passage.

Quelques jours après, le maire et l'échevinage reçurent son rapport, puis au nom de la ville lui firent présent d'un superbe vaisseau de guerre richement équipé, comme témoignage de reconnaissance de la part de ses concitoyens.

Ces choses se passaient en 1622. Six ans plus tard, le siége de La Rochelle devait achever d'immortaliser Jean Guiton.

H^le^ VIAULT.

NAUFRAGES.

Droit de Bris.

ÉPAVES MARITIMES.

Dès qu'il y eut des vaisseaux sur mer, il y eut des naufrages ; de là des débris, des marchandises, épaves ballottées par les vents, poussées à terre et déposées sur le rivage par les flots, sans être l'objet d'aucune réclamation de la part du propriétaire légitime : et la propension innée en l'homme, soit qu'il vive dans l'état de nature, soit qu'il existe en société, de s'approprier ce qui est à sa convenance, dut nécessairement porter les riverains à s'emparer des objets naufragés sur leurs côtes. Ils s'accoutumèrent insensiblement à les regarder comme une proie qui leur était dévolue par le hasard, et ce sentiment négatif du droit de propriété s'enracinant en eux, devint bientôt assez puissant pour pousser leur avarice à les disputer par la force à quiconque venait les réclamer. Cette rapine s'étendant de rivage en rivage, les habitants de toutes les côtes maritimes furent dominés par ce sauvage préjugé, que quand la fureur de la mer disperse sur ses bords les débris d'un navire, ces lambeaux de la fortune des malheureuses victimes de la tempête appartiennent au premier individu qui les trouve. Une barbarie bien plus cruelle s'alliant à ce brigandage, on crut ne devoir ni justice ni pitié aux naufragés étrangers avec qui l'on n'était uni par aucune communication de droit civil, et l'inhumanité les dépouilla de tout, de leurs vêtements même ; on alla quelques parts jusqu'à les assommer ou les mettre en esclavage, leur refusant ainsi le droit naturel qui lie tous les hommes et fait une famille du genre humain.

Le pillage des effets provenant des naufrages était pratiqué chez tous les anciens peuples. Cet état de choses existait au temps d'Homère ; on en trouve de fréquents exemples dans Hérodote et dans Pline. Virgile fait dire à Palinure, cet infortuné pilote du vaisseau d'Enée, tombé à la mer et luttant à la nage depuis trois jours contre les flots orageux :

> J'aperçois des humains, j'implore leurs secours,
> Et leur lâche avarice a terminé mes jours.

Dans les îles de la Méditerranée, sur les plages de la Grèce, chez les Romains et les Carthaginois, aux rivages de l'Ibérie et des Gaules, sur toutes les côtes, enfin, cet odieux brigandage s'exerçait avec impunité. Il était admis en principe que les épaves maritimes appartenaient au premier trouvant : elles devenaient la proie du plus habile, elles restaient la propriété du plus fort.

Selden accuse les Rhodiens d'avoir introduit dans le monde maritime l'abominable coutume de piller les naufragés et de s'emparer de leurs effets, comme en vertu d'un droit de terrage ; J. Selden a peut-être raison, et Loccenius, qui est d'un sentiment contraire, pourrait bien avoir tort. Quoi qu'il en soit, les Rhodiens furent les premiers qui rendirent des lois sur les naufrages, et leur code naval, fondé sur l'équité naturelle, devint autorité sur la Méditerranée, et passa dans la législation des autres peuples. Les lois rhodiennes, antérieures au règne de Salomon, sont le berceau de la jurisprudence nautique de l'antiquité.

« Les Romains, qui faisaient des lois pour l'univers, en firent, dit Montesquieu, de très-humaines sur les naufrages : ils réprimèrent, à cet égard, les brigandages de ceux qui habitaient les côtes, et, ce qui était plus fort, la rapacité de leur propre fisc. » Mais avant de donner ces lois, ils avaient toléré longtemps la barbarie des abus qu'elles étaient appelées à détruire ; ils l'avaient en quelque sorte autorisée, puisque l'Etat lui-même y prenait part depuis des siècles au profit du trésor public. Adrien et son successeur Tite Antonin ont été les premiers empereurs qui aient renoncé au droit de naufrage qu'exerçait le fisc. Ils reconnurent que les débris d'un navire à la côte et son chargement n'étaient point un bien abandonné, mais une propriété particulière qui devait être rendue à celui qui en était possesseur avant le naufrage, à qui on ne pouvait la ravir sans le rendre victime de la plus injuste des spoliations. Ils firent en conséquence les lois humaines dont parle Montesquieu ; mais cette législation en faveur des naufragés fut négligée dans son exécution, tant le mal était invétéré, puis elle tomba tout à fait en désuétude. Pendant la décadence de l'empire, le pouvoir ne pensant qu'à l'or et s'inquiétant peu de faire régner l'é-

Digitized by Google

quité, la fiscalité qui dîmait sur tout s'arrogea de nouveau son immoral droit de naufrage, prérogative qu'elle fut impuissante pour défendre, et que les populations maritimes arrachèrent à sa faiblesse.

L'invasion des Barbares ayant substitué le règne de la force brutale à celui des lois, l'anarchie favorisa le pillage des effets naufragés; cette féroce coutume devint comme un mal endémique qui se propagea partout, qui s'étendit jusque dans les cités et sur les quais des ports. Les riches et les pauvres, les soldats, les chefs d'armées, les gouverneurs de provinces même firent leur profit des désastres maritimes, en se jetant à l'envi sur les épaves comme autant de loups affamés. En ces temps de confusion où le fer, gouvernant les hommes, mettait seul un frein aux excès du désordre social, on avait fréquemment l'exemple de naufrages qui occasionnaient des luttes sanglantes, acharnées, entre les brigands qui s'en disputaient les débris sur la plage.

Ce siècle féroce engendra la féodalité, qui n'eut pas des mœurs moins sauvages. Une multitude de petits despotes, plus ou moins puissants, disséminés de toutes parts, s'établirent dans des châteaux forts, repaires d'iniquités, d'où ils se jouaient arrogamment du genre humain spolié du sol et privé de ses droits naturels. Ces tyranneaux appelés seigneurs, ces cœurs de fer, étrangers à la compassion, se firent un *droit* exclusif, un privilége seigneurial du pillage des navires assez malheureux pour s'échouer sur les côtes de leurs domaines. Souvent pauvres, toujours rapaces, ces barbares titrés s'emparaient de tout avec une ardeur dévorante, et traitaient sans miséricorde les équipages qui n'échappaient aux dangers de la tempête que pour tomber dans une dure servitude.

Sur ces entrefaites arrivèrent les Normands. Ces pirates, nés sur des bords orageux où l'on poussait aussi l'inhumanité jusqu'à tirer parti des écueils de la mer, n'apportèrent aucun changement dans la sauvage coutume de voler les marins malheureux.

Ce brigandage en vint à se régulariser, autant toutefois qu'un brigandage peut être régulier. Les seigneurs, comme on vient de le dire, s'arrogèrent la propriété des naufrages, sous le nom de *droit de bris*, et ce fut certainement un des plus odieux des droits féodaux. Ils se mirent également en possession des épaves maritimes appelées *harpes marines*, du gaulois *harpir*, prendre, parce qu'on les fit appartenir au roi ou au seigneur du lieu, qui pouvait les faire enlever sans que les propriétaires eussent le moindre recours contre ce vol manifeste.

Un droit barbare de naufrage était reçu alors, chez la plupart des peuples de l'Europe, sous le nom français de *lagan*, *laga maris*, loi de mer, et consistait à rendre propriétés de l'État ou du seigneur les navires qui se mettaient à la côte, ainsi que leurs équipages, leurs marchandises, en un mot le vaisseau et tout ce qui était à bord. On rencontre une foule d'exemples de l'exercice de ce droit dans les écrivains du moyen âge. Il était en vigueur sur les rivages de la Méditerranée et de la péninsule Hispanique, dans le Nord, en Angleterre, en Allemagne, en Hollande, et sur plusieurs points de la France, en Gascogne, en Bretagne, mais notamment dans le petit comté de Ponthieu, où, pendant le xe et le xie siècle, on poussait la férocité jusqu'à réduire à la condition de captifs les pauvres mariniers qui naufrageaient sur ses grèves, sans avoir le moyen de payer une rançon pour recouvrer leur liberté. Ailleurs, il arrivait souvent qu'on assommait les naufragés.

Cette inhumanité presque anthropophagique, ces droits de lagan, de bris et d'épaves, droits aussi iniques que sauvages, quoiqu'universellement répandus, attirèrent enfin l'attention des amis de l'humanité et de la justice. Le concile tenu dans la basilique de Latran à Rome, en 1179, défendit ce brigandage en frappant d'excommunication ceux qui s'en rendraient coupables. Mais il fallait autre chose que l'anathème de l'Eglise pour faire cesser un désordre qu'une âpre avarice avait intérêt de maintenir; il eût fallu des lois sévères et la force pour les appuyer. Pour leur part, les rois de France n'étaient guère en état de réprimer ce débordement, eux qui avaient peine à faire respecter leur autorité à tout moment méconnue par des vassaux indociles. Cependant Philippe-Auguste fit, à cet égard, quelque chose pour rétablir l'ordre de la justice. En 1191, il amena les comtes de Flandre et de Ponthieu, la comtesse de Boulogne et le seigneur de Saint-Valery-sur-Somme, à signer à Amiens un traité par lequel ils abolirent conjointement le droit de naufrage dans leurs Etats respectifs, pour eux et leurs sujets, ainsi que le voulaient les canons du concile de Latran. Mais cette convention ne fut probablement qu'un acte de déférence donné à la cour de Rome; du moins elle n'eut aucun effet; ses signataires même ne l'observèrent pas : ce fut un traité mort-né.

Déjà l'empereur Andronic Comnène, indigné du pillage qui se faisait des navires brisés ou échoués, au mépris des défenses expresses des souverains ses prédécesseurs, venait d'interdire par des lois sévères le droit de naufrage dans l'empire d'Orient. Les transgresseurs devaient être pendus sur-le-champ au plus haut des mâts, ou, à défaut des mâtures, accrochés à l'arbre le plus élevé de la forêt voisine. Non-seulement les pillards étaient punis, mais il y avait un châtiment rigoureux pour ceux qui auraient pu les empêcher et ne l'auraient point fait. Ces lois de répression furent exécutées ponctuellement du vivant de leur auteur, homme ferme et dont la

volonté ployait les obstacles; mais après sa mort le brigandage reprit son cours, favorisé par les sénateurs eux-mêmes, qui étaient assez lâches pour s'en faire un revenu.

Le roi de France Louis IX reconnaissait aussi combien était injuste le droit de naufrage; et, en 1231, à la sollicitation du commerce maritime, il fit un traité avec Pierre Mauclerc, duc de Bretagne, par lequel celui-ci renonça au droit de bris, qu'il exerçait impitoyablement. Mais cette renonciation, que la justice naturelle voulait pure et simple, fut conditionnelle; elle n'eut lieu que moyennant certaines taxes à percevoir sur les navigateurs, à qui Mauclerc se réserva de vendre des brefs ou sauf-conduits pour naviguer sur les côtes de son duché. C'était remplacer un acte de barbarie par un acte d'iniquité, et substituer une rapine à une autre. Quoi qu'il en soit, Louis IX sanctionna les prétentions du duc. Il est à remarquer que Louis, tout suzerain qu'il était, crut plus sage d'entrer en composition avec son vassal, que de proscrire l'exercice du droit de naufrage par des ordonnances qu'eussent méconnues les seigneurs ses sujets. Cela nous fait voir combien était bornée alors l'autorité des rois de France.

Vers la même époque parurent les jugements d'Oléron, rendus bien antérieurement pour la plupart, mais réunis en code au XIIIe siècle. Les règlements d'Oléron, modification présumée des lois rhodiennes, sont le point de départ de la législation maritime française. On voit dans ces jugements que le brigandage exercé sur les naufrages n'était pas uniforme partout dans son caractère d'inhumanité: ici, pour ne rencontrer aucun obstacle dans le pillage, on assommait les naufragés; là, on en faisait des esclaves; ailleurs, on se contentait de les abandonner à leurs misères après les avoir volés; autre part, le seigneur féodal, par un reste de pitié, partageait avec eux leurs dépouilles, mais ce cas était le plus rare. Les lois d'Oléron ordonnaient de porter secours aux naufragés, et de leur laisser tous leurs effets, sans pouvoir rien exiger de la cargaison et du navire que les frais de sauvetage, sous peine d'être excommunié et traité comme voleur. La même peine était portée contre le seigneur qui, à défaut de réclamation des propriétaires dans le terme d'une année, aurait fait son profit d'objets provenant d'un naufrage, au lieu d'en consacrer la valeur en aumônes. Elles abrogeaient ainsi explicitement le droit de bris, et interdisaient aux seigneurs de bénéficier du droit d'épaves; il n'y avait d'exception que pour les pirates et les ennemis de la religion catholique. Des dispositions générales rigoureuses étaient portées contre ceux qui s'arrogeaient la propriété des navires mis à la côte sur leurs domaines, et ceux qui dépouillaient les naufragés: on devait tremper ces brigands dans la mer jusqu'à ce qu'ils fussent à demi morts, et les assommer ensuite avec une masse comme des loups enragés.

Les règlements d'Oléron, exécutés d'abord sur les côtes de l'Aunis, de la Guienne et du Poitou, parurent empreints de tant d'équité, qu'ils ont servi de base à la législation maritime de la plupart des nations modernes de l'Europe.

Henri III, roi d'Angleterre, duc de Normandie et souverain d'Aquitaine, mit en vigueur dans ses Etats, en 1226, les lois navales d'Oléron, sauf la dérogation qu'il y apporta à l'égard des navires dont tout l'équipage aurait péri; ces bâtiments étaient alors acquis au fisc ou au seigneur tenant du roi le droit de bris. C'était là faire revivre la sordide cupidité des barons, et introduire dans la loi un élément de fraude qui ne dut pas manquer d'être exploité aux dépens des navigateurs. Et cependant cet édit fit loi en Angleterre plus de deux cent soixante ans.

Le droit de naufrage, montré dans toute sa laideur et exposé dans ce qu'il avait de plus hideux par les rôles de l'île d'Oléron, commença bientôt à devenir odieux aux peuples maritimes les plus opposés. La ville de Valence en Espagne en décréta l'abrogation dans la seconde moitié du XIIIe siècle, et les peines qu'elle porta contre les transgresseurs furent à peu près les mêmes que celles prononcées par les jugements d'Oléron.

Vers la fin du même siècle, la ville de Wisby, en Gothland, promulgua aussi des lois, premier code naval qui ait existé dans le Nord, où il fut fait défense aux riverains soumis à sa juridiction de s'approprier les vaisseaux jetés par la mer sur les côtes ou d'en piller les effets, déclarant criminels et punissant comme tels ceux qui usurperaient ce droit contre nature.

En 1495, l'édit de Henri III fut abrogé en Angleterre par les dispositions du traité de commerce conclu entre Henri VII et le duc de Bourgogne, où les contractants stipulèrent l'abolition la plus absolue du droit de bris. Cette déclaration solennelle du droit commun abrogea toute confiscation de navires et d'effets naufragés, soit au profit du trésor public, soit au bénéfice des particuliers. Elle prescrivit que ces objets, s'ils n'étaient point reconnus, seraient recueillis et mis sous bonne garde pendant un an et un jour, pour être rendus intégralement à ceux qui, dans cet intervalle, en feraient la réclamation et justifieraient de leurs droits. Ils étaient tenus seulement à payer les frais qu'aurait occasionnés l'opération du sauvetage, condition dont on ne peut contester l'équité.

Ce fut là, sur cette matière, le premier règlement fait depuis le moyen âge en conformité des principes sacrés du droit humain. La justice de ce code maritime devait prévaloir enfin contre la loi brutale du plus fort et faire règle chez tous les peuples; c'est ce qui arriva.

Digitized by Google

En France, où le pillage des bâtiments brisés sur les côtes s'exerçait encore généralement, malgré les lois d'Oléron, seule autorité en cette matière, François Ier, introduisit dans la législation navale qu'il créa les principes de la convention de Henri VII. Par son édit de 1543, il abolit le droit de naufrage dans ses Etats, exactement d'après les stipulations de 1495. Il entendait que le tiers des effets non réclamés dans un an et un jour appartînt à ceux qui les auraient sauvés, un tiers à l'amiral, et l'autre tiers au roi, ou au seigneur à qui il aurait cédé ce privilége ; mais le parlement, en enregistrant cette ordonnance, limita injustement à deux mois le temps de la réclamation, et voulut que dans tous les cas le tiers des objets naufragés fût dévolu à ceux qui en auraient opéré le sauvement. Ces modifications, apportées dans cet édit par le parlement, furent de nouveau consacrées par les dispositions réglementaires de l'ordonnance de 1584, rendue par Henri III.

Nonobstant les lois, et quelle que fût la sanction pénale qui leur prêtât force, les naufragés n'obtenaient pas toujours justice sur nos côtes; leurs réclamations étaient rarement écoutées : on éludait contre eux des règlements sans autorité devant une coutume en vigueur depuis des siècles, et dont l'usage semblait à ceux qui en tiraient profit un droit légitimé par le temps. Aussi voit-on dans Bodin, que le connétable de Montmorency répondit à l'ambassadeur de Charles-Quint, réclamant deux bâtiments échoués sur les côtes de France, *qu'il était d'usage, chez toutes les nations, que ce qui était jeté par la mer à la côte appartenait de plein droit au souverain.* Ceci se passait sous Henri II, vers le milieu du XVIe siècle. La réponse du connétable, justement qualifiée de barbare par Loccenius, resta sans réplique et satisfit l'ambassadeur. En effet, tel paraît être encore le droit maritime à cette époque, puisque Doria crut inutile de réclamer des navires naufragés sur les côtes de Provence, persuadé que sa demande n'aurait pas de succès. Ces faits sont des exemples frappants de l'inexécution de l'ordonnance de 1543, et du peu de crédit dont jouissait alors en France l'abolition du droit de naufrage. Si les réclamations portées par des ambassadeurs n'obtenaient pas justice, que pouvaient obtenir de simples particuliers? Rien, assurément : on ne donnait aucune suite à leurs plaintes : on ne daignait même pas leur permettre d'exposer leurs griefs.

Cependant l'autorité royale, prenant de la prépondérance sur les grands vassaux de la couronne, devenait en état de forcer les seigneurs à l'obéissance, de réprimer leurs prétentions arbitraires, et de les contraindre à abandonner l'exercice des droits abusifs qu'ils avaient usurpés au temps de leur puissance. L'édit de 1584, en attribuant à la juridiction de l'amirauté le droit exclusif de connaître des naufrages, ainsi que des réclamations et des différends qu'ils pourraient occasionner, fit beaucoup en faveur de la justice due aux gens de mer, en ce qu'il priva le pouvoir seigneurial d'intervenir dans les bris, et lui enleva à cet égard toute occasion de rapine.

A l'étranger, le brigandage qu'on se permettait sur les choses naufragées excitait également l'indignation du législateur; partout le droit de bris était frappé de réprobation : la Suède, le Danemark et les villes anséatiques l'avaient aboli; la chambre impériale l'avait prohibé deux fois; Sigismond III l'abrogea en Pologne, en 1598; les Hollandais, les Portugais et les Espagnols ne l'exerçaient plus ; il était anathématisé depuis fort longtemps dans les Etats du pape, et on le réputait vol manifeste sur les côtes de Toscane et du royaume de Naples ; enfin Gênes et la république de Venise l'avaient formellement interdit.

Tel était l'état de droit du naufrage en Europe, lorsque le cardinal de Richelieu fit rendre à Louis XIII l'édit de 1629, confirmant les précédentes abolitions de ce droit.

Il était réservé à Louis XIV de régler par le ministère de Colbert tout ce qui concerne les naufrages, le bris, l'échouement des navires et les épaves maritimes; c'est ce que fit son *Ordonnance de la marine* de 1681. Par cette loi, monument de sagesse et d'intelligence, le souverain prend *sous sa protection et sauvegarde les vaisseaux, leur équipage et chargement, qui auront été jetés par la mer sur les côtes de son royaume, ou qui autrement y auront échoué, généralement tout ce qui sera échappé du naufrage.* Ainsi le pillage des objets naufragés ne fut plus défendu comme un acte d'inhumanité, comme un vol ordinaire; il fut en quelque sorte assimilé aux crimes de lèse-majesté. Cette ordonnance prescrivit de donner secours aux bâtiments en détresse, et prononça la peine de mort, sans recours en grâce, contre ceux qui auraient attenté à la vie ou aux biens des naufragés.

Dès lors le droit de bris n'exista plus que chez les peuples demi-barbares, sauf pourtant certaines contrées de l'Allemagne, où, en vertu des coutumes locales, on confisquait encore les navires et les effets naufragés, aubaine pour laquelle les intéressés avaient tant d'amour, que des ministres de l'Evangile ne rougissaient pas de prier Dieu en chaire qu'il se mît beaucoup de bâtiments à la côte. Ces coutumes, qui rompaient ainsi l'harmonie de justice qui lie tous les hommes, ont été observées en partie jusqu'au règne de Frédéric le Grand. Mais ailleurs, si l'on pillait quelque part les navires naufragés, ce n'était plus un privilége, un droit, mais un crime qui encourait le châtiment qu'on inflige aux voleurs de grands chemins.

Observons cependant que le droit de bris,

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

abrogé dans le code maritime, n'était pas aboli dans les mœurs : car proscrire une chose par une loi n'est pas la proscrire dans l'opinion, surtout lorsqu'elle y est enracinée. Quelque sauvage et odieux qu'il fût, le pillage des objets naufragés a subsisté avec vigueur longtemps après avoir été réputé vol par la loi. C'est la civilisation seule qui a détruit graduellement ce brigandage légué aux siècles modernes par les siècles barbares.

Pour ne parler que de la France, il est de notoriété qu'autrefois, sous Louis XV encore, et même sous Louis XVI, un naufrage était regardé comme une bonne aubaine par les riverains de plusieurs provinces. C'était à tel point, qu'un curé bas-normand, irrité contre ses ouailles indociles qui ne voulaient plus payer la dîme, leur disait en chaire que Dieu, en punition de leurs péchés, avait cessé depuis douze ans de jeter des navires et d'amener des épaves sur leur côte.

En Bretagne surtout, où le droit de bris exista le plus longtemps, le vol des effets naufragés s'est perpétué jusqu'au delà de la révolution. Sur les rivages de la baie d'Audierne, un bâtiment n'était pas plutôt à la côte, qu'une nuée de paysans des environs s'abattaient comme des vautours sur ses debris, dévoraient sa cargaison, et s'emparaient de tout ce qu'ils pouvaient emporter. Il fut une époque où ces Calabrais du Corentin massacraient de sang-froid les naufragés pour avoir les hardes, quelque vieilles qu'elles pussent être. Devenus moins féroces, mais non pas plus humains, ils se contentèrent par la suite de les dépouiller vivants, et de les abandonner, dans un état complet de nudité, sur une terre aride, inhospitalière, sans avoir autre chose que le creux des rochers pour se garantir de l'inclémence du temps, et des racines ou des herbes sauvages pour ne pas mourir de faim. Sous la république, six bâtiments d'un convoi de l'Etat se mirent sur les récifs de ce dangereux rivage, et l'on fut obligé d'éloigner à coups de fusil les habitants qui venaient par bandes pour les piller, de faire feu sur eux comme on tire sur les tigres ou les panthères d'Afrique.

On compte aussi parmi ces vampires qu'une honteuse cupidité portait à voler les biens naufragés, les populations quasi barbares des rives du Finistère depuis Pontusval jusqu'au Conquêt. Il y a moins d'un demi-siècle que les habitants de la côte de Plouguerneau, de Kersaint, de Porspoder, avaient encore la cruauté non-seulement de piller tout navire qui se perdait sur leurs bords, mais d'arracher aux naufragés jusqu'aux habits qui couvraient leurs corps engourdis par le froid. De nos jours ces mœurs farouches se sont un peu adoucies; on n'y dépouille peut être plus les vivants, mais la propension au pillage existe encore, et l'on y continue toujours, quand la chose est possible, de faire sa proie des épaves que rejette la mer. Naguère encore les riverains de cette côte sauvage, dans le criminel espoir d'avoir à piller un naufrage, trompaient les navigateurs en promenant au milieu des nuits des feux perfides sur leurs rochers, des fanaux qu'ils balançaient au bout d'une perche, imitant les mouvements d'oscillation que présente la lumière d'un bâtiment ballotté sur les flots, afin de tromper ainsi les navires et de les amener à la côte.

Les paysans des bords du golfe de Gascogne, depuis l'embouchure de la Gironde jusqu'à Santander en Espagne, ne sont guère plus humains ni moins brigands que les demi-barbares des côtes les moins sociables de la Basse-Bretagne : car, en général, s'ils ne ravissent rien d'un naufrage, c'est qu'il leur est impossible d'en prendre quelque chose.

Vénusmon.

Les Côtes de Normandie.

Jean Paul a dit : L'empire des mers appartient aux Anglais, celui de la terre aux Français, celui de l'air aux Allemands; nous acceptons volontiers la part qu'il nous fait, mais non pas l'exclusion à laquelle il nous condamne. Le poëte s'est laissé prendre à l'attrait d'une phrase pittoresque, qui semblait, dans une énergique concision, résumer la situation de trois grands Etats. Si, au lieu de cela, il eût jeté un regard sur la carte de France, nous pensons qu'il eût réformé sa phrase; et, en voyant ces lignes immenses de côtes qui d'un côté s'étendent de Nice aux Pyrénées sur la Méditerranée, et de l'autre de Dunkerque à Bayonne, dans un immense prolongement sur l'Océan, il ne nous eût pas, pour ainsi dire, frappés d'incapacité maritime; tout au plus nous eût-il accusés, comme en tant d'autres choses, d'incurie et d'insouciance, et aujourd'hui déjà nous ne mériterions plus ce blâme. Pour s'en convaincre, on n'aurait qu'à parcourir nos lignes maritimes et nos grands ports : Marseille, Toulon, Brest le Havre, etc. Partout on construit des navires, partout on s'occupe de marine; mais cette activité est surtout remarquable sur les côtes de la Normandie. Traversez les villes, les villages, partout ce génie de la mer anime les esprits, partout on rêve de lointaines expéditions comme si, en face des côtes d'Angleterre, la rivalité nous piquait d'un plus fort aiguillon. Le commerce prend un essor nouveau, et près de cet élément qui lui est propre, la mer, il remue avec plus d'ardeur ses mille bras d'hommes et de machines. Rouen, où vous commencez à apercevoir une voile, à sentir l'odeur du goudron; Rouen qui a conservé la vieille

Digitized by Google

physionomie du moyen âge, a recouvert à cette heure l'armure guerrière de la saque du marchand ; elle a encore de vieilles tours crénelées, mais ce sont maintenant de pacifiques entrepôts ; ces restes d'abbayes, aux minces colonnettes, aux fenêtres ogivales, ce sont des manufactures : Mercure a détrôné Jésus, et au milieu de tout cela, la banque, l'agiot, les navires qui débarquent, qui embarquent, que sais-je ? Mais que nous importe ? nous ne pouvons consacrer de longs instants à la vieille cité ; c'est le premier pas de notre course. Hâtons-nous d'arriver enfin à la vraie mer, au vrai port, au Havre, qui est tout neuf par compensation, tout resplendissant d'ordres ioniques, doriques ; mais qui, par-dessus tout cela, a toujours des marchands, des marins qui s'occupent peu d'architecture, classique ou non. Ils ont vu ou ont à voir bien d'autres merveilles, la mer qu'ils ont devant eux, la mer qu'ils vont parcourir pour la vingtième fois, et devant laquelle les espérances, les désirs, les craintes des matelots sont exprimés, passés en vingt langues différentes, sous une bigarrure de costumes infinie ; mais ce sont de ces choses que d'autres vous ont déjà souvent et mieux racontées que moi.

Quittons le Havre, passons sans nous arrêter devant Harfleur, Honfleur, les vieilles villes historiques ; jetons à peine un regard à Dieppe, la veuve d'une affection royale ; passons en hâte à Lisieux, à Caen, à Bayeux ; nous ne nous arrêterons qu'à cet humble village perdu entre d'immenses falaises, dont nous ignorons même le nom, soit Etretat, soit Notre-Dame-des-Neiges ; qu'importe ? là, nous aurons de nouvelles mœurs à observer, moins connues, plus grossières, mais aussi plus intéressantes que celles des grandes villes où nous sommes passés ; vous êtes transportés dans un autre monde, mais vous y retrouvez les mêmes éléments d'activité, seulement sur une échelle moins vaste. Voilà quelques maisons groupées çà et là, sans ordre, sans régularité, au caprice du propriétaire ; le long des murs sèchent des filets, des fragments de voile, dont une ménagère économe sait utiliser les débris. Sur la grève, qui tantôt est une haute falaise contre laquelle la mer vient s'irriter jusqu'au jour où enfin elle la couvrira ; tantôt une plage qui se perd sous le flot mourant ; sur la grève, dis-je, vous voyez une chaloupe renversée et présentant d'humbles cicatrices aux marins qui l'entourent ; leur œil inquiet la parcourt avec anxiété, examinant avec soin s'ils parviendront à réparer l'avarie. Quand cette triste visite est faite, voyez avec quelle ardeur ils se mettent à la besogne : les uns, la hache d'une main, le marteau de l'autre, retranchent une planche pourrie, ferment une ouverture, fixent un mât ; d'autres font bouillir le goudron, fondre le suif, et de leur chanvre le plus précieux remplissent et bouchent les plus légères fentes ; quelques-uns profitent de la journée ; elle est belle ; ils montent sur leur bateau et vont tenter les chances de la pêche, puis, revenus après bien des fatigues, se réservent le poisson le plus commun, destinant avec soin le plus beau pour la vente ; quelques-uns sont restés nonchalamment couchés, contents du gain de la veille, et attendant de nouveaux besoins pour endurer de nouvelles fatigues ; enfin, au milieu de ces travaux de toutes sortes, mais qui tous se rattachent au même objet, la mer, le soir est venu, et chacun alors veut le repos, non pas un repos oisif, mais bien animé par quelque vieille légende, et chaque village en Normandie a la sienne, ou par le récit de quelque grand événement arrivé sur la côte la plus proche : un navire échoué, un combat contre les Anglais ; et le narrateur ordinaire de ces rudes poëmes c'est un vieux matelot, un ancien pêcheur encore énergiquement coloré, aux membres vigoureux, mais durs et sans élasticité, quelques cheveux grisonnants recouverts d'un bonnet graisseux, et autour de lui, assis les uns sur une vieille chaloupe hors de service, sur un aviron qui sert de banc, la plupart étendus par terre, hommes, femmes et enfants écoutent avec un égal intérêt, avec une égale crainte, ces mystérieuses histoires ; et par instants ces hommes, qui bravent sur la mer tous les dangers, toutes les craintes, ces hommes jettent avec inquiétude un regard autour d'eux, sondant avec une certaine terreur les ombres infinies que forment les rochers par un beau clair de lune. Car c'est encore là un des caractères des côtes normandes, une profonde superstition, plus religieuse, plus sentie que la superstition méridionale, mais également forte. Parcourez la Normandie, à chaque instant vous verrez une chapelle garnie d'*ex-voto*, le tout accompagné de quelque histoire bien sombre ou de quelque miracle incontestable : ainsi la chapelle de Notre-Dame-des-Neiges, que nous avons citée, fut élevée en l'honneur de la Vierge, qui pendant une nuit neigeuse vint, l'auréole au front, guider trois courageux marins qui échouaient sur la plage ; et ne doutez pas un instant, si vous voulez parcourir ce pays avec intérêt ; et cependant, vous qui riez la veille, de la crédulité de ces hommes, bien souvent le lendemain, sur la place du marché, vous serez dupe de leur finesse ; mais ce trait de leur caractère est trop bien connu pour que nous ayons besoin d'insister, quoiqu'il donne, par un singulier mélange, un nouveau caractère d'originalité au marin de ces côtes. Voilà ce que vous verrez, si vous abandonnez un instant les villes et les grandes routes, pour ces quelques chaumières jetées çà et là sur la côte ; ce sera pour vous un aspect nouveau de la vie maritime, et souvent vous trouverez là plus de souvenirs et de poésie que dans l'agitation et le tumulte du port et de la ville de commerce ; que de fois vous apercevrez le marin, sur le haut

Digitized by Google

FRANCE MARITIME

Leabey Del. Alex. Sc.

Paris. Imp.ie par Chardon, Imp. 8 Rue Racine

Rivage de Normandie

Digitized by Google

d'un rocher, perdu dans de vagues rêveries; contemplant et désirant cette mer, sur laquelle il formera de nouveaux désirs quand il en affrontera les dangers! alors couché à l'avant du navire, où le relègue la discipline, il rêvera encore, non plus de la mer, mais des côtes qu'il a quittées; en vain passera-t-il du ciel d'Espagne à celui d'Italie, de l'Occident à l'Orient, il verra toujours sa vieille Normandie, la chaumière où il a passé de si bonnes soirées, à la lueur fumeuse d'une branche de pin, à côté du pot de cidre mousseux.

Voilà les mœurs que nous avons essayé de raconter, les marines que nous avons essayé d'esquisser; mais pour s'en faire une idée exacte, il faut les parcourir, il faut voir comme nous lentement, souvent en profitant de la bienveillante hospitalité de la chaumière, ces rivages de Normandie, et l'on se sentira heureux de leur aspect d'aisance, d'activité et de bien-être. On se mêlera avec plaisir à ces rudes marins, qui, après avoir affronté sur mer tous les dangers, deviennent à terre de laborieux ouvriers; on étudiera avec intérêt ce caractère mêlé de finesse et de bonhomie; et comme l'habitant de ces grèves, on se surprendra à contempler au loin cette mer calme et tranquille, et à suivre vaguement ou le sillage étincelant d'un navire, ou le vol incertain d'un oiseau, et comme lui on désirera qu'il devienne aussi notre monde, cet espace immense et mobile qui joint les continents, ces mondes immobiles et finis.

Amédée Gréhan.

VOYAGE
aux Cataractes du Félou
DU HAUT SÉNÉGAL,

CHANTÉ PAR UN GRIOTTE (1) (POÈTE-MUSICIEN NÈGRE), DU BATEAU A VAPEUR L'*Africain*.

I.

LE DÉPART.

O chauffeurs, intrépides chauffeurs, plus noirs encore que votre charbon! Quilifa, l'honnbadiara, félissa! bas les *coussaves*.. (principal vêtement)(2)! préparez-vous!... nous allons visiter un lointain pays.... longue sera la course, fatigant sera le voyage... faites briller dans vos chevaux-vapeur, comme disent les *Toubabs* (les Européens), l'inépuisable vigueur de Borak; Borak, noble jument du vrai prophète, qui franchit avec elle le pont large comme un cheveu et arriva dans les ciels divers, où les justes hument la félicité divine au milieu des houris au tissu d'ébène!... et chauffez bien! car le charbon ne manquera pas à vos larges pelles! l'huile et le suif fondu seront versés à flots pour entretenir le moelleux de la machine....veillez le niveau d'eau des chaudières surtout, mes noirs démons!... sinon, le *baroum sakar* (3) (roi de la fumée ou le capitaine de *l'Africain*) nous l'a souvent répété, nous danserons tous en l'air sans tam-tam (grossier tambour des Griottes)!... Adieu *N'dar* (Saint-Louis, chef-lieu de nos établissements)! toi dont les pieds reposent sur le sable!... toi dont les cases, blanches comme du lait de chèvre, semblent sortir du fleuve quand le voyageur t'aperçoit de loin, adieu...! Au delà de Galam, là où le Sénégal précipite son cours impétueux en franchissant les rochers du Félou, le *baroum N'dar* (roi de Saint-Louis ou le gouverneur) et le *baroum sakar* vont transporter une partie de ta puissance militaire et commerciale.... Les chaudières grondent, l'ancre est levée par les *laptots* (matelots nègres), aux sons joyeux de mon *tam-tam*.... La vapeur siffle... les roues s'ébranlent... nous sommes partis!... *Rapaces* (domestiques noirs) du *baroum-sakar!* versez un coup de *sangara* (4) (eau-de-vie très-forte) aux braves chauffeurs, et ils nous feront faire vingt milles!... versez un autre coup de *sangara*, et ils nous feront faire trente nouveaux milles!

II.

TRIBUT DU MARIGOT.

Dans quel labyrinthe d'îles vertes et boisées le Sénégal va, vient, tourne et revient avant de baigner la sablonneuse *N'dar*...! la pirogue peut se laisser aller au fil du courant en s'aidant à peine de la *pagaye* (avirons des nègres)... là elle contourne un fourré de bois... ici un pré aux herbes touffues... plus loin elle s'enfonce sous

(1) *Griotte*. Ces chanteurs publics forment une classe réprouvée qui ne s'allie à aucune autre; cependant les Nègres les redoutent beaucoup, à cause du privilége qu'ils ont de chanter les louanges ou de déverser le blâme : malheur à qui ne les paye pas bien!... Les chefs surtout leur font beaucoup de cadeaux; il y en avait trois à bord de *l'Africain* : leurs chants et leur musique sont nécessaires pour animer dans les divers travaux les matelots noirs indolents par nature. L'équipage était exclusivement composé de ces derniers, à cause de la mortalité qui décime les blancs dans le fleuve.

(2) *Coussave*. Ce vêtement se compose tout simplement d'une large lèse de toile ou de coton, au milieu de laquelle ils ont une ouverture pour passer la tête; les deux extrémités de la lèse retombent ensuite devant et derrière jusqu'aux genoux environ.

(3) *Baroum sakar*. Ce qui frappe le plus les Nègres dans le bateau à vapeur, c'est la fumée qui s'échappe à gros flocons du tuyau; par suite, ils ont identifié fumée et bateau, et n'appellent plus ce dernier que *sakar*, qui signifie fumée dans la langue yolove : le capitaine est donc à leurs yeux le *baroum sakar*, c'est-à-dire le roi de la fumée.

(4) *Sangara*. Les chauffeurs, généralement assez mauvais sectateurs de Mahomet, sont avides de cette mauvaise eau-de-vie très forte, mélangée de poivre : il est vrai qu'ils ont besoin d'un violent stimulant pour travailler dans une machine où le thermomètre accuse 60 et 65° centigrades; le corps nu, ruisselant de sueurs, ils chantent continuellement les refrains des *griottes* pour s'animer.

Digitized by Google

une voûte épaisse dont les arbres encore vierges n'ont jamais laissé pénétrer les rayons du soleil... mais tremblez!... ces îles attrayantes, ces *Marigots* (nom de ces îles marécageuses) sont formés d'un impur limon qui attaque la vie de l'homme... là, règne la fièvre dévorante, qui imprime le mortel frisson à tous les membres et les ronge jusqu'aux os!...

Quels sont ces cris de *Bagnas* (cris de joie de cette fête) que poussent les laptots en se livrant à leurs danses lascives!... Bagnas! ah! c'est le marigot des maringouins!... allons, mes *élèves-griottes*, faisons résonner nos *tam-tams* des airs les plus dansants... Bagnas! allons! *Toubabs* (les Européens), payez-nous le tribut d'usage!... achetez-nous le droit de passer ce marigot, comme vous achetez aux *laptots* de France le droit de passer le père Tropique!... Merci, généreux *Toubabs*, merci!... voici, pour vous chauffeurs, *laptots!* voici des pièces de *guinée* (toiles bleues de l'Inde)!.. voici des têtes de tabac!... partagez-vous les morceaux de ces *guinées* et faites-en des coussaves flottants...! *Bagnas!* versez un coup de sangara à nos chauffeurs, et nous ferons vingt milles..! à un second coup de sangara nous ferons vingt autres milles.

III.

LES MAURES.

Vole, puissant *sakar* (bateau à vapeur), si redouté des rois du fleuve... tu laisses sur ta droite le royaume de *Wallo* que les soldats blancs ont balayé naguère, chassant devant eux les guerriers de la reine *Guimbotte* (1); telle la *tornade* (violent orage du pays) chasse devant elle les nuées de sauterelles qui obscurcissent le soleil, ravagent les longants (champs de mil) et sont la pâture du Maure affamé.

Sur ta gauche campent les Maures; Maures *Straszas*, *Bracknas* et *Dowicher* sont maîtres de toute la rive droite du fleuve depuis *N'dar* jusqu'à Galam; c'est sur cette rive qu'ils font désaltérer leurs bestiaux, qu'ils apportent sur leurs chameaux les produits des gommiers et traitent ensuite avec les mulâtres de N'dar. Le Maure, chat-tigre du fleuve, au teint à peine bazané, aux cheveux bouclés; le Maure, habile cavalier, qui se cramponne au galop sous le ventre de son cheval pour éviter le coup de feu de l'ennemi et tout en fuyant décharge son fusil avec l'adresse du meilleur tireur: les tentes tissues de poils de chameaux, voilà ses villes; son camp, c'est le premier endroit venu du désert; sa nourriture, un peu de mil et principalement le lait des bestiaux qu'il a volés aux nègres dans une de ces excursions sanglantes dont la rive gauche est souvent le théâtre..... La tête nue, la barbe longue, l'œil ardent, il est là qui veille près de ses tentes sur ses femmes, dont un excessif embonpoint est à ses yeux la plus grande perfection: sans peur depuis que la paix est faite, mais toujours avec un étonnement nouveau, il regarde passer le *sakar*, qu'il appelle *gareb-eblir* ou bateau du diable.

Allons, *rapaces* (domestiques noirs), versez un coup de sangara à nos chauffeurs, et nous ferons quinze milles!... encore un coup de sangara, et nous ferons quinze autres milles!.....

IV.

LES ESCALES DE TRAITE DE GOMME.

Commerce! dieu des *Toubabs* (Européens)! ici ton temple s'ouvre... mais c'est un temple de paille dont le *machoiran* (viande desséchée au soleil) infecte les issues..... temple de duplicité et de ruse où le Maure et le traitant mulâtre de *N'dar* (Saint-Louis) *palabrent* (2) des journées entières pour un *mattar* (mesure de 120 livres) de gomme et se livrent un assaut mutuel de mensonges et de fourberies!... voici l'escale des *marabouts* (prêtres) d'Armancourt, espèce de tribu sacrée, qui ne porte jamais les armes, mais vend chèrement ses *gris-gris* (3) (amulettes sacrées) aux Maures: leur chef, *chems*, ne possède que cette escale, mais se fait respecter par son saint caractère des chefs des tribus voisines.

Plus loin, c'est l'escale du désert ou des *Strarzas*: c'est là que Mohamed del-Habib, leur roi, établit son camp pendant la durée de la traite pour percevoir les *coutumes* (ou cadeaux d'usage) des traitants: ces huttes de paille qui bordent la rive, ces trente ou quarante barques, également tentées en paille, sont le théâtre animé des trocs et des échanges: la gomme arrive portée par les dociles chameaux, et l'avide traitant court au-devant de la caravane, lui vantant ses guinées bleues, son ambre et son corail..... Les interminables palabres commencent après que les Maures se sont bien repus de couscous et

(1) *Guimbotte*. C'est le nom de la reine du *Wallo*: son union avec le roi des Maures-Straszas fut cause que nous déclarâmes la guerre à ces deux peuples, afin d'empêcher Mohamed-del-Habib de se rendre ainsi maître des deux rives.

(2) *Palabrer*, mot très-usité dans le fleuve. On ne traite rien en politique ou en marchandises sans faire préalablement un long palabre avec ces peuplades; elles y tiennent beaucoup et y déploient plus de finesse qu'on ne croit.

(3) *Gris-gris*. Ces gris-gris sont des amulettes sacrées, qui ont la vertu de préserver les Nègres et les Maures des blessures, des coups de fusil, des morsures des bêtes féroces, etc., etc. Les marabouts ou prêtres font un vrai trafic de ces hochets sacrés dans lesquels les Nègres et les Maures ont une foi aveugle; plus ils sont chers, mieux ils préservent, pensent-ils. J'ai vu des Nègres se donner des coups de poignard sans rien craindre, parce qu'ils avaient un *gris-gris* contre-poignard; la blessure plus ou moins grave qui en résultait n'atténuait pas leur contenance dans les *gris gris*, seulement ils allaient en changer, prétendant qu'on leur en avait vendu de mauvais; j'en ai vu d'autres traverser le fleuve au milieu des caïmans, parce qu'ils avaient un *gris-gris* caïman.

Digitized by Google

de riz dans la barque du mulâtre... souvent les discussions, les réclamations s'ensuivent... le chef de l'escale interpose son autorité et se voit souvent obligé d'en référer au *baroum-sakar* (capitaine de *l'Africain*), qui passe devant l'escale et arrange les différends de concert avec le roi. Versez un coup de sangara, et nous allons faire vingt milles.

V.

RAVITAILLEMENT DE CHARBON. — FORTS FRANÇAIS.

Richard-Toll! jardin du Sénégal, si riche de végétation... c'est en vain que les *Toubabs* (Européens) ont essayé de couvrir les plaines de plantes d'indigo... vains efforts! chimérique espoir! ils n'ont pu rivaliser avec les riches teintures de l'Inde.

Voici la blanche *Dagana*, citadelle française, jetée sur la rive gauche du fleuve, pour nous donner un pied dans le Wallo et observer les Maures... Dagana, sentinelle avancée de la colonie, dont les canons font trembler Maures et Nègres.

Au repos un instant, vigoureux chauffeurs, voilà *Podoz...!* là est notre dépôt de charbon... nous allons remplacer celui que vos larges pelles ont jeté dans les gueules de feu des chaudières.... Machines, attention!.... machines, stop!.... mouillez!... courage, mes vigoureux laptots, courbés sous le poids des sacs de charbon, gagnez votre double ration de *couscous* (mil broyé et cuit) et de sangara.... Ces murs de brique détruits, ces tours, ces bastions mi-renversés, ce sont les débris de l'ancien fort de Podoz et de l'ancien comptoir français, abandonnés maintenant pour des points de traite plus avancés dans le haut fleuve.... Mais les laptots ont quitté le charbon pour virer au cabestan à la voix du Baroum-sakar..., machines, attention!... machines, en avant!... dérapez!... l'ancre se lève et reparaît hors de l'eau, couverte de coquilles dont les Toubabs sont si avides.... Nous quittons Podoz en couvrant ses misérables cases des nuages de notre épaisse fumée.

Voici de nouvelles cases! des bâtiments de traite recouverts de leurs toits de paille et entourés de guirlandes de *machoiran* (viande desséchée, découpée en bandelettes)!... c'est l'escale des Maures-*Bracknas*, les sujets de *Hamet-don;* non loin est le camp du roi, mais il se tient de préférence à bord de la goëlette stationnaire qui commande l'escale... Esclave au milieu de ses esclaves, il n'a que ce moyen de se dérober aux importunités de ses chefs de tribu, dont l'œil avide dévore les présents et *coutumes* que lui donnent les traitants..., c'est souvent la menace à la bouche qu'ils réclament une large part du budget royal.

Nous passons *Mafoux* aux sinuosités dangereuses; maintenant c'est le pays du *Fouta*, qui s'étend à notre droite; à notre gauche c'est toujours le pays des Bracknas.... Veillons bien, pilote *Mammadi*, veillons bien!.... car le fleuve roule ici sur des bancs de roche son cours de plus en plus impétueux..... Courage, braves chauffeurs, gagnons *Saldé*, Saldé où s'arrêtera la flottille de traite, qui nous suit pour payer les coutumes à l'*amamy* (chef) du fouta..... Rapaces, versez un coup de sangara à l'intrépide Quilifa, et nous ferons cent milles! versez un autre coup de sangara au vigoureux Shamba-Diara, et nous ferons cent autres milles!

VI.

PHYSIONOMIE DU BORD. LA CHASSE, LA TORNADE.

Le jour commence à peine à poindre, et déjà le pont résonne des coups multipliés des pilons qui broient le *couscous* (grains de mil).... Courage, *pileuses* (1) infatigables! la sueur sur le front, l'enfant sur le dos, préparez le repas des laptots et des chauffeurs..... et voyez-les ces chauffeurs, le corps nu, au milieu d'une température de 60°, la figure enluminée par les reflets de leurs ardents foyers..... leurs vigoureux corps, noirs comme l'ébène, sont inondés de sueur.... ne semblent-ils pas des diables attisant les flammes de l'enfer?... Mais, que vois-je devant nous?... c'est une troupe de vorace caïmans qui traverse le fleuve!... à moi, chasseurs! chargez à balle et visez à la tête, car votre plomb glisserait sur leur cuirasse d'écaille..... Ici c'est une bande de singes qui prend ses ébats dans ce grand *gonatier* (arbre)... feu!.... plus loin c'est un vol d'aigrettes; là c'est un chat-tigre, dont les yeux brillent à travers les broussailles..... et la nuit c'est le lion, qui vient se désaltérer au bord de la rivière en rugissant sourdement.... A ce cri tous les animaux se taisent.... la hyène interrompt son grognement aigu..... c'est bien là le maître des forêts et des déserts, que l'homme seul ose attaquer!....

Soudain l'air nous oppresse de tous côtés..... nos poumons respirent à peine..... l'appétit le plus vorace cesse dès ce moment..... la moindre étoffe..... le moindre tissu semble un lourd fardeau..... l'horizon se charge dans l'est et les éclairs brillent sans interruption, le tonnerre gronde dans le lointain..... c'est une *tornade* (orage violent); bientôt elle se dessine sur l'horizon en cercle noir et dentelé..... elle rase le sol poussée par de violentes rafales, et ses masses pluvieuses s'en détachent, simulant dans le lointain un immense tracé de raies uniformes.... Mouille, *sagar* (bateau à vapeur), mouille!..... car bientôt tu ne verras plus ni l'une ni l'autre

(1) Ces pileuses sont des femmes, des Négresses, embarquées à bord pour préparer le repas des laptots; il y en avait cinq à bord de *l'Africain*.

Digitized by Google

rive pour te diriger.... Un éclair de feu brille, nous aveugle..... la foudre serpente, éclate et vient se précipiter dans l'eau près de notre chaloupe..... L'orage est passé..... l'air rafraîchi fait circuler en nous une vie nouvelle..... et la brise nous envoie les parfums des fleurs de *gonatier* et des *baobabs* (arbres)..... Allons, chauffeurs, continuons notre route..... avalez un bon coup de sangara, et faites-nous faire cent milles ! à un autre coup de sangara, faites-nous faire cent nouveaux milles !

VII.

ARRIVÉE AU PAYS DE GALAM. FORT BAKEL.

Nous laissons maintenant à notre gauche le pays des Maures *Dowiches*, si redoutés de leurs voisins ; sur notre droite c'est le pays de *Galam*, qui commence au marigot *N'guéror*.... Pilote Mammadi, veille bien ce passage dangereux..... ici encore des bancs de roche..... ne quitte pas le beaupré..... que ton contre-maître ne bouge pas de la barre, et que tes *gourmets* (élèves-pilotes noirs), sur les tambours, répètent tous tes commandements..... Marigot de *N'guéror*..... ton passage va coûter encore aux Toubabs (Européens) des guinées et du tabac.... Allons, mes griottes ! faisons résonner nos *tam-tams !*..... *Bagnas !*.... (crie de joie), *Bagnas*..... ! laptots, en danse !..... Il est doublé ce dangereux passage et nous entrons dans le royaume de Galam, dont les rives possédées par les princes *Baguéris* sont le théâtre de dissensions civiles et de guerre à mort entre deux frères, *Shamba-Combadiama*, roi du bas pays, et *Shambayassim*, roi du haut pays.... C'est avec ce dernier que la France a une guerre également..... avec cet orgueilleux prince qui veut forcer les Toubabs à augmenter leurs *coutumes* (cadeaux d'usage)..... Voici les ruines de *Tuabo*, ancienne capitale de *Shamba-comba-diama*, *Tuabo*, brûlé, pillé, ensanglanté par les belliqueux Bambaras, dont le rusé *Shambayassim* a su se faire des alliés puissants à force de cadeaux..... intrépides guerriers, qui marchent au combat, un bataillon sacré à leur tête, bataillon destiné à mourir jusqu'à ce que la victoire soit remportée ; ses soldats dédaignent l'arc, les sagayes, les fusils..... c'est à coups de hache qu'ils s'élancent contre l'ennemi et abattent ses *tatas* (fortifications), au son d'une musique guerrière qui les électrise.

Bakel, Bakel ! siége du comptoir français.... imprenable fort, qui commandes à tout le pays, assis sur ton rocher..... te voilà enfin !.... Courage, mes braves chauffeurs !.... nous avons fait cinq cent quarante milles dans l'intérieur, grâce à votre zèle infatigable..... courage, doublons ce courant de foudre près de l'île, blanchie par les ossements de tant de Français.... L'ancre tombe devant le fort à la voix du *baroum sakar* (capitaine de *l'Africain*), et onze coups de canon, en saluant le fort, apprennent aux populations voisines que la flottille suit le *sakar*, et va incessamment arriver pour commencer la traite de gomme, d'or et de morfil..... Respect, respect aux navires qui la composent..... car vous l'avez entendu !.... le *sakar* est là avec ses terribles bouches à feu !....

VIII.

PAIX CONCLUE AVEC SHAMBAYASSIM.

Mais *Bakel !* tu ne seras pour nous qu'un court relais... devant nous est *Tomboubacani*, le siége de la puissance de l'orgueilleux *Shambayassim !*.. c'est là qu'est la paix ou la guerre..... En avant ! *rapaces* (domestiques noirs) ! versez un bon coup de sangara aux chauffeurs, et ils nous feront faire trente milles !... un autre coup encore, et ils nous feront faire trente nouveaux milles ! Le *baroum sakar* a fait charger les pièces jusqu'à la gueule.. des boulets pour faire brèche dans les *tatas* (fortifications en terre), des mitrailles pour écraser les masses !.... les obusiers s'inclinent aux indications du quart de cercle.... malheur à toi, *Tomboubacani !*.. mais les envoyés de *Shambayassim* ont vu les terribles obus du *sakar* s'élancer dans les airs et retomber en vomissant leurs débris meurtriers au point marqué par le *baroum sakar*... *Shambayassim* demande la paix... Il souscrit à toutes les conditions..... il laisse établir chez lui fort et comptoir, et s'engage à obéir, avec ses troupes, au premier chef toubab que le *baroum N'dar* (gouverneur) enverra dans le haut pays pour faire la guerre.... Paix donc à toi, *Shambayassim !*... paix à tes femmes !... à tes filles !.... les voilà qui viennent danser sur le pont du *sakar*, les jolies Sarracolaises (nom de la peuplade) !..... Résonnez, bruyants *tam-tams !*..... allons, mes élèves griottes, voici un griotte bambara qui nous porte défi !..... Les danses commencent..... danses gracieuses, sans gestes lascifs ; danses où toute la prestesse et l'agilité des Sarracolaises se déploient sous la *pagne* légère (étoffe de toile ou coton qui descend des reins jusqu'aux genoux), et sous le riscom de fine écorce qui tombe des épaules sur la gorge....Bravo ! jeunes filles, crient les Toubabs, voici des colliers, de l'ambre, du corail.... Elles se jettent sur ces parures avec avidité, et les Toubabs de rire en leur versant de l'eau de France (vin blanc, anisette).

IX.

DÉPART EN CANOT POUR LES CATARACTES. LE BIVOUAC.

Ici ton *baroum* (maître) va te laisser paisiblement au mouillage, ô *sakar*.... car devant nous sont des hauts-fonds inconnus.... l'eau manque-

Digitized by Google

rait sous ta quille..... Allons, *laptots* (matelots nègres), préparez la chaloupe à large cul carré... dans ses caissons arrimez des vivres, du sangara et des cartouches !... Armez aussi la yole effilée du *baroum-sakar*.... car longue sera la route pour refouler l'impétueux courant !... Mais vous avez le bras vigoureux, mes laptots, et vous maniez bien l'aviron à large pelle.... mangez le couscous et partons..... La lourde chaloupe que monte le *baroum N'dar* (gouverneur) refoule le courant avec peine.... la yole légère que monte le *baroum sakar* (capitaine de *l'Africain*) voltige autour d'elle et finit par la prendre à la remorque..... Le soleil brûlant darde avec pesanteur ses rayons de feu sur nous, et fait resplendir les espingoles et les pierriers... Chantez, vigoureux laptots, chantez !... Vos membres ruissellent de sueur, mais la fatigue n'est rien pour un bon laptot.... répétez ce refrain *yolof* (langue des Nègres)..... Un bon laptot reste trois jours et trois nuits l'aviron sur les bras, en buvant trois coups de sangara et mangeant trois poignées de couscous! De temps en temps apparaissent sur notre droite les villages de *Shambayassim*, sur notre gauche le pays est désert et presque inhabité..... Le soir une brise légère rafraîchit les sens accablés par la chaleur dévorante du jour... C'est alors que nous nous arrêtons un instant.... sur l'une ou l'autre rive nous allumons un grand feu dans les herbes hautes et touffues qui couvrent ces plaines presque désertes... Les laptots préparent le frugal repas de couscous et de riz.... les bêtes malfaisantes, épouvantées par les feux, s'éloignent en rugissant.... le serpent venimeux est seul l'objet de l'attention du laptot de faction, pendant que le reste de la caravane sommeille un instant sur les *tiogous* (tapis de peaux d'agneaux).....

X.

ANCIENNES CATARACTES DE DANGA. TROUPEAU D'HIPPOPOTAMES.

Aux avirons! aux avirons! vigoureux laptots... voilà déjà cinq jours que vous refoulez le courant avec l'ardeur d'un vrai Nègre de *N'dar* (Saint-Louis)... Voici les anciennes cataractes de Danga.... barrière de rocher que le fleuve renversa un jour dans ses fougueux débordements... Le courant y a conservé une vitesse prodigieuse... redoublez d'efforts, courbez-vous sur vos avirons..... Entendez-vous soudain ces rugissements majestueux plus forts que ceux du lion... ce sont des hippopotames.... Ils s'élancent dans le fleuve après avoir dévoré l'herbe haute et touffue qui couvre ses bords... Ils marchent sur le fond et profitent d'un banc où la hauteur de l'eau est à peine la même que la leur pour se dresser sur leurs pattes de derrière... Quel corps monstrueux, quelle tête gigantesque!... C'est bien le colossal éléphant des rivières!... Avec quel bruit ses naseaux rejettent dans les airs l'eau qu'il a humée au fond du fleuve... Veille bien! veille bien de l'avant... sonde avec ta gaffe... évitons les bancs, les hauts-fonds, ou c'est fait de nous... Un seul de ces amphibies, en se dressant sous nos fragiles embarcations, nous ferait sauter en l'air comme dernièrement la grande pirogue du roi de Médine... Pas de coups de fusil, *Toubabs!* car vos balles glisseraient sur sa peau comme sur le rocher des cataractes... Nous voici dans la passe de Danga... elle n'a que 5 pieds d'eau, et les hippopotames nous entourent de tous côtés, curieux de nous approcher... Ne les irritons pas... Courage, mes braves laptots, courage!.. redoublez d'efforts... la passe est doublée !...

XI.

MÉDINE. LES CATARACTES DU FÉLOU.

Voici *Médine!* assise sur le revers d'une haute montagne, c'est la capitale du roi du *Casso*, c'est le point commercial le plus reculé du fleuve et le but de notre voyage... ville de passage des caravanes chargées d'or et de morfil; elle est presque adossée aux cataractes du Félou que l'on entend gronder dans le lointain... Salut! *Shambala*, roi du Casso !... Le *baroum N'dar*, le *baroum sakar* et le directeur de la compagnie de Galam veulent établir un comptoir chez toi... y faire des échanges commerciales à l'époque du passage de tes caravanes !... Voici de la guinée, de la mousseline, de l'ambre pour tes femmes... de la poudre et des fusils pour tes guerriers!... En échange de ces *coutumes*, un comptoir fortifié au milieu de ta ville... Veux-tu? Résonnez, tam-tams! chantez, mes griottes!.. Shambala accepte, et, pour ratifier le traité, livre son jeune frère *Fili* comme otage au *baroum N'dar!*... Célébrez la nouvelle alliance entre la France et le Casso... résonnez, tam-tams, les belles *Cassonquaises* ont commencé leurs danses joyeuses en se drapant avec la mousseline des *coutumes* (cadeaux d'usage)..... Mais *Shambala*, notre royal hôte, nous guide aux cataractes du Félou... magnifique chute d'eau de près de 60 pieds dans toute la largeur du fleuve... C'est là que le Sénégal cesse d'être navigable... Voyez-le cet impétueux Sénégal, furieux de trouver un barrage naturel, se précipiter à travers les rochers rougeâtres qu'il use lentement et perce de trous de mille formes différentes!... Son bruit sourd ressemble à celui de la mer en fureur qui vient se briser sur les rives de *N'dar* dans les grands raz de marée... Il fait rejaillir de tous côtés une poussière brillante, riche des couleurs de l'arc-en-ciel... Souvent dans les grands débordements le fleuve semble vouloir renverser la roche aiguë du *Cheval et du Cavalier*, et couvre l'immense plateau

Digitized by Google

de basalte sur lequel nous marchons... Il y perce alors des puits souterrains, des baignoires naturelles où le nénuphar répand son parfum, et couvre l'onde de ses larges feuilles..... Le *baroum N'dar*, le *baroum sakar* et le directeur de Galam gravent des noms et des chiffres sur la *roche du Repos*, ombragée d'un vert buisson qui a résisté au courant impétueux... Brûlés par ce soleil de feu qui tue les Toubabs, ils se livrent ensuite à de vagues méditations que fait naître en eux le bruit imposant des cataractes et les souvenirs de la France... Ils sont au cœur de l'Afrique, au bout de leur course aventureuse... mais la reverront-ils cette France chérie?...

XII.

DÉPART DE MÉDINE. ARRIVÉE A BORD. DESCENTE DU FLEUVE. FIÈVRES ET MORTS.

Adieu, Médine! adieu, imposantes cataractes!.. Entraînés par le cours rapide du fleuve, nous revoyons ces mêmes lieux, ces bivouacs du soir où nous nous reposions en remontant le fleuve..... C'est à peine si vos avirons trempent dans l'eau, mes laptots, et cependant les palmiers aux branches échevelées, les énormes baobabs et les dunes sablonneuses s'effacent avec rapidité... Mais le *baroum N'dar* et le directeur de Galam sont agités par le mortel frisson de la fièvre... Soleil de feu, ciel d'airain, vous n'épargnerez donc aucun des aventureux *Toubabs* qui viennent graver leur nom aux cataractes!... Courage, laptots... redoublez d'efforts et gagnons au plus vite le *sakar* (bateau à vapeur)..... J'aperçois la couronne de fer du grand tuyau du sakar... courage... voici le bord! voici le terme de vos fatigues... Les figures curieuses et inquiètes se succèdent sur le bastingage... l'œil du brave lieutenant et du docteur du *sakar* fouille de loin dans les canots pour juger de l'état des trois voyageurs... Chauffons, amis, chauffons, s'écrie le *baroumsakar*, et partons au plus vite pour *N'dar*... Il dit, et l'ancre levée, les machines en route, il tombe aussi glacé par le frisson mortel de la fièvre... Il s'agite comme un furieux, brise tout ce qui l'entoure... ses poumons respirent à peine l'air étouffé du pont, malgré les éventails que ses bons laptots agitent autour de lui... Gagnons N'dar, gagnons N'dar au plus vite..... Mais avant de gagner N'dar nous passons devant Bakel, et nous y déposons le directeur de Galam!!... Que ses restes reposent en paix sur l'île aux morts!... Que le chacal ne vienne pas la nuit les souiller de sa dent impure... Courage, braves chauffeurs, voici N'dar... Mais hisse un pavillon noir en tête de ton grand mât, *sakar*, car tu sembles un de ces vampires dont parlent souvent les *Toubabs*... Pleurez, habitants de N'dar, pleurez votre brave *baroum*... Il succombe aux attaques de frénésie que fait naître la fièvre... Que ses restes reposent en paix sur l'île aux morts!... Que le chacal ne vienne pas la nuit les souiller de sa dent impure... et le *baroum sakar*, s'il en est temps encore, embarquez-le sur un navire à voiles... qu'il gagne au plus vite les rives et le ciel de France!...

E. Bouet, Cte Willaumez,
Capitaines de vaisseau.

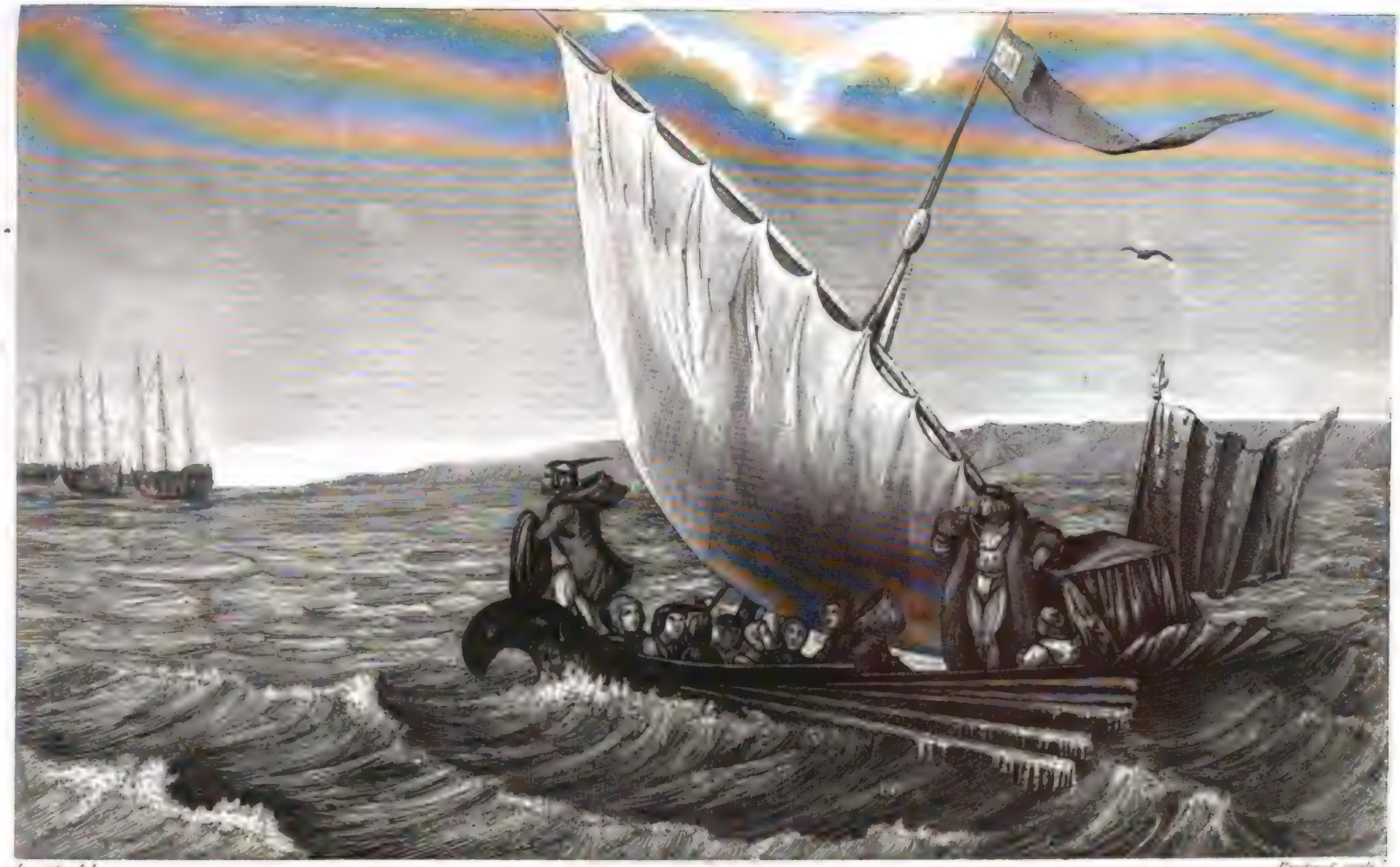
L'Amiral d'Amboise.

La dignité d'amiral n'a pas toujours été exclusivement attribuée aux premiers généraux de l'armée navale. L'histoire moderne en fournit des exemples nombreux, et l'histoire contemporaine a gravé sur ses pages, avec le titre de grand amiral, les noms de deux princes, par la grâce du sabre et par la grâce de Dieu : Murat et le duc d'Angoulême; le premier, soldat sans être marin; le second, qui n'est que le vainqueur du Trocadéro. Depuis la conquête d'Alger, qui a rendu si populaire le nom de Duperré, chacun sait qu'à la tête de nos illustrations maritimes se trouvent deux amiraux assimilés pour le grade aux maréchaux de France, et dont la mission spéciale est de commander en chef les forces de mer.

Parmi les amiraux de la monarchie absolue, Charles d'Amboise, seigneur de Chaumont, tient un rang distingué ; mais ce n'est point dans les batailles navales, où jamais il ne figura, que ce guerrier acquit ses titres de gloire : on prouverait difficilement, en effet, malgré la gravure jointe à cette livraison, qu'il ait souvent mis le pied sur un vaisseau. Neveu du cardinal d'Amboise, Chaumont s'éleva de bonne heure, par la protection de son oncle et par son mérite personnel, au double maréchalat des armées de terre et de mer. Alors, il fallait à la fois à l'homme de talent, pour arriver aux charges éminentes de l'Etat, une haute naissance et un puissant patronage. Grâce au progrès social amené par deux révolutions populaires, la noblesse n'est plus, de nos jours, une condition *sine qua non;* ce qui n'empêche pas que le favoritisme l'emporte encore quelquefois sur le mérite.

Charles d'Amboise naquit en 1473. Dès l'âge de vingt-sept ans, il fut nommé gouverneur de Milan. En 1506, il reçut l'ordre du cardinal son oncle de se joindre, avec un corps de cinq cents lances, à l'armée du saint Siége qui soumit Bologne. L'année suivante, il commandait l'avant-garde à la bataille de Castallacio et contribua au succès, autant par sa valeur que par l'habileté des mouvements qu'il ordonna. Il ne se distingua pas moins, en 1509, à la bataille d'Agnadel dans la guerre contre les Vénitiens. Alors Venise

Digitized by Google



Lorentz del. Pardinel sculp.

Paris imp.ᵉ par Chardon, rue A. Gaillard (Seine)

C. d'Amboise Amiral de France se rendant à son bord

Digitized by Google

était forte, puissante et riche. Elle avait abattu sa rivale, Gênes, après une longue lutte. Sa marine était formidable : ses grands vaisseaux, outre les rameurs et les hommes nécessaires à la manœuvre, portaient deux cents soldats. Les grosses galères avaient jusqu'à 175 pieds de quille ; elles étaient employées aux transports et n'avaient que deux voiles. Les galères légères, destinées au combat, étaient gréées de manière à exécuter les évolutions avec plus de promptitude et de facilité. Elles avaient trois voiles, celle du milieu, celle d'artimon et celle d'étai. Les bâtiments qui devaient naviguer dans la mer Noire en portaient quatre; mais les unes et les autres allaient aussi à la rame. Quelques navires sortis du port de Baïonne, vers le milieu du XIVe siècle, se hasardèrent à faire le tour de l'Espagne et entrèrent dans la Méditerranée. Les Vénitiens prirent modèle sur ces navires pour perfectionner leurs galéasses. Les gros vaisseaux de transport contenaient jusqu'à mille hommes; ce qui explique comment, dans le traité que fit la République avec saint Louis pour passer son armée en Afrique, elle s'obligea à fournir quinze gros bâtiments pour transporter quatre mille chevaux et dix mille fantassins. Nous ne répéterons pas ici tout ce que disent les historiens sur la flotte et l'arsenal de Venise. Nous nous bornons à ce qui est strictement nécessaire à l'intelligence des faits dont nous allons parler.

La guerre contre Venise fut provoquée par le successeur du pape Alexandre VI, l'altier Jules II. Dans le but d'expulser les étrangers de l'Italie, il voulut les appeler pour s'y combattre et s'affaiblir réciproquement. C'est pourquoi Jules forma la ligue de Cambrai, dans laquelle toutes les puissances de l'Europe paraissaient réunies pour accabler la république de Venise. En accédant au traité, la France se chargea presque seule de la perte des Vénitiens, jusqu'au moment où ses triomphes alarmèrent les confédérés qui se tournèrent successivement contre elle, instigués qu'ils étaient par Jules II, dont la politique constante était mue par la haine implacable qu'il avait jurée à la puissance la plus redoutable à l'Italie. Louis XII voulut commander lui-même ses armées. Il passe les Alpes et marche aux Vénitiens. On lui représente que l'ennemi s'est emparé du seul poste qu'il pouvait occuper. « Où camperez-vous, sire? lui demande un grand de la cour. — Sur leur ventre, » répond-il. En effet, le roi trompe les calculs des Vénitiens pour arrêter sa marche, et remporte, le 14 mai 1509, la victoire d'Agnadel, qui fut suivie de la conquête de toutes les places que Venise avait autrefois enlevées au duché de Milan. Dans cette circonstance, le roi déploya une bravoure qui avait tout le caractère chevaleresque des guerriers français. « Que ceux qui ont peur se mettent derrière moi, » disait-il pendant l'action. Il est fâcheux qu'il ait flétri sa gloire par un acte de cruauté, que ne put empêcher d'Amboise. Les prisonniers faits à cette bataille furent amenés devant le roi, et présentèrent cent mille ducats pour leur rançon; mais Louis s'écria : « Le diable m'emporte si je bois ni mange avant qu'ils soient pendus et étranglés! » Les prières que lui fit le grand-maître Chaumont et plusieurs autres seigneurs ne purent désarmer la colère du tyran (1). « Mais ce prince, dit Voltaire, n'était ni un grand roi, ni un grand politique. »

Cependant Louis XII se conduisit tout autrement avec Alviame, général des Vénitiens, qui avait été pris. Il était traité au camp français avec tous les égards possibles. Aigri par l'humiliation de sa défaite, ce général ne parut point touché de l'humanité de son vainqueur, et répondit aux démonstrations les plus consolantes par une fierté brusque et dédaigneuse. Le roi se contenta de le renvoyer au quartier où l'on gardait les prisonniers. « Il vaut mieux le laisser, dit-il; je m'emporterais, et j'en serais fâché. Je l'ai vaincu, il faut me vaincre moi-même. »

Pendant que l'armée de Louis XII enlevait ainsi des villes aux Vénitiens, une coalition s'était formée contre la France. Le pape, qui n'avait plus besoin des Français auxquels il ne pouvait pardonner d'avoir traversé son élection au pontificat, le roi d'Aragon, les Suisses et la république de Venise s'étaient déjà prononcés, et il était à craindre que l'Angleterre ne se joignît à cette ligue, quoiqu'il ne fût pas dans son intérêt de faire la guerre à la France. Les Anglais y furent entraînés cependant, par le moyen d'une galéasse chargée de vins grecs, de fromages et de jambons, que le pape envoya à Londres précisément à l'ouverture du parlement. Le roi Henri VIII et les membres des Communes et de la Chambre haute, à qui l'on distribua ces présents, s'empressèrent tous de servir le ressentiment du pontife. Jules II, ne trouvant aucun prétexte de rupture ouverte avec Louis XII, fit demander à ce prince quelques villes sur lesquelles le saint Siége prétendait avoir des droits : Louis les refusa, et fut excommunié. La guerre commença vers Bologne et vers le Ferrarais.

Pendant que l'armée pontificale ravageait le duché de Ferrare, six mille Suisses se présentaient sur la frontière septentrionale du Milanais, et une flotte de onze galères vénitiennes, auxquelles une galère du pape s'était jointe, paraissait sur les côtes.

Ces trois attaques simultanées obligèrent l'armée française à quitter précipitamment les bords de l'Adige, pour accourir à la défense du Milanais; d'Amboise fut assez heureux pour faire face de tous côtés avec succès. A la tête de cinq

(1) Manuscrit n. 107, de la Bibliothèque royale, collection de Dupuis.

Digitized by Google

cents gendarmes et de quatre mille hommes d'infanterie, il s'avança pour fermer le passage aux Suisses qui arrivaient par Belinzona. Le pape assiégea La Mirandole en personne, pour donner de l'émulation à ses troupes. On vit ce pontife septuagénaire, le casque en tête et la cuirasse sur le dos, visiter les ouvrages, presser les travaux et entrer en vainqueur par la brèche, le 20 janvier 1511. D'Amboise dut se repentir d'avoir cru aux négociations trompeuses du pape, lorsqu'il pouvait l'enlever à Bologne.

D'Amboise, à peine âgé de trente-huit ans, fut attaqué à Corregio d'une maladie mortelle, dont la cause fut attribuée au vif chagrin qu'il éprouva d'avoir laissé prendre La Mirandole par sa faute. Il mourut le 11 mai 1511, persuadé qu'il était empoisonné. D'Amboise avait un grand courage, des connaissances dans l'art militaire; mais il était opiniâtre et montrait de la jalousie contre les hommes qui lui étaient supérieurs. Ces défauts lui nuisirent souvent. A ses derniers moments, il eut des remords d'avoir fait la guerre au pape et en demanda l'absolution. Il fut le dernier de la branche aînée de la famille d'Amboise, son fils unique ayant été tué à la bataille de Pavie, en 1524.

Telle est l'esquisse historique des principaux faits d'armes du commandeur Chaumont d'Amboise, qui fut maréchal et amiral de France. Cette dernière dignité était pour lui purement honorifique.

Amédée Gréhan.

—

Combat

DES FRÉGATES *LA VÉNUS* ET *LE CEYLAN*.

A une époque glorieuse pour la France, un homme de génie, qui s'est immortalisé, résumait en lui tout ce qu'il y avait de noble et de grand dans la nation : le sentiment de l'honneur, l'amour de la patrie. Et, comme un astre lumineux, dont les rayons puissants éclairent et fécondent l'univers, il voyait tout ce qui vivait sous sa splendide auréole, tout ce qui subissait son attraction irrésistible, aspirer à grandir, s'efforçant de s'élever jusqu'à lui. Puis un jour, dans sa course rapide, sortant tout à coup de son orbe victorieux, le météore tomba, brisé par sa chute, sur un rocher sauvage, au milieu des vagues de l'Océan. Mais l'éclat qu'il a répandu sur le monde entier ne peut s'éteindre qu'avec les siècles : le soleil cesserait d'exister, que nous le verrions longtemps encore dissiper les ténèbres de la nuit.

Dirai-je le nom qui étonnera la postérité éblouie?

« . . . . . Demandez à la terre?
» Ce nom? Il est inscrit en sanglant caractère,
» Des bords du Tanaïs au sommet de Cédar,
» Sur le bronze et le marbre et sur le sein des braves,
» Et jusque dans le cœur de ces troupeaux d'esclaves
» Qu'il foulait tremblants sous son char. »

Le géant! un regard de son œil d'aigle exaltait sa pléiade héroïque; et, semblable à l'étincelle électrique, un mot tracé par sa main de fer portait l'enthousiasme au cœur des audacieux Argonautes errants sur les mers lointaines, où leur courage consacrait au feu des batailles le pavillon aux trois couleurs.

Dans cette constellation de guerriers féodalisés par la victoire, rappelons une célébrité dont la marine est fière : l'amiral baron Hamelin. De cette ère mémorable retraçons l'épisode qui forme le plus beau fleuron de la couronne nobiliaire de l'illustre marin : le combat de *la Vénus* et du *Ceylan*.

La voyez-vous, gracieuse et coquette, inondée de lumière par les feux naissants du jour, légèrement bercée par les lames onduleuses où elle se mire avec amour, doucement caressée par la brise matinale jouant avec son pavillon qui frôle; cette belle frégate, la voyez-vous? c'est *la Vénus* (1)! Elle aussi est fille des mers; mais elle aime la guerre; chaude encore du combat de la veille, elle est impatiente de voler à de nouveaux exploits, de conquérir de nouveaux trophées. Ses larges flancs recèlent la foudre; une âme jeune, enthousiaste, avide de gloire; une âme toute française l'anime et l'intelligente; elle semble vivre et vouloir, comme si Dieu l'avait douée d'une vie et d'une volonté. Hier ses quarante bouches de fer vomissaient en grondant la flamme et la mitraille, l'incendie et la mort; hier l'îlot de la Passe et la frégate *l'Iphigénie* se rendaient à sa voix formidable unie à d'autres voix tonnantes; hier le yacht britannique amenait, humilié devant nos couleurs impériales. Aujourd'hui *la Vénus* est au repos, sous le beau ciel des tropiques, en vue de cette Ile-de-France, colonie toujours française, qu'une puissance rivale veut nous ravir, malgré le beau fait d'armes que vient d'accomplir *la Bellone* pour en assurer l'indépendance. *La Vénus* est là, mouillée au port N.-O., guettant un ennemi digne d'elle. Ah! si c'était la redoutable *Africaine*, que la jalouse Angleterre a fanatisée de sa haine implacable!

Navire! à ce mot tous les cœurs battent d'espérance, tous les yeux se dirigent vers un même point de l'horizon, sous le vent de l'île : un trois-mâts, dont les formes vaguement dessinées semblent accuser un vaisseau de la Compagnie, s'approche avec lenteur.

Matinée du 17 septembre 1810. Le capitaine-général de Caen, gouverneur de l'Ile de France, en donne avis au capitaine Hamelin, commandant *la Vénus* : « Si vous êtes en mesure de pouvoir » appareiller, ainsi que la corvette *le Victor*,

(1) *La Vénus* a été construite au Havre par l'habile ingénieur Gréhan.

Digitized by Google

42

FRANCE MARITIME

Gilbert pinx. Chaumont sculp.

Combat de la Frégate Française La Vénus contre la Frégate Anglaise Le Ceylan dans la nuit

Imp.ᵉ par Charbon

Le 16 au 17 Septembre 1809

T. I. P. 502

Digitized by Google

» mettez tout de suite sous voile pour donner » chasse à ce bâtiment, et, s'il est possible, vous » en emparer. »

Qu'un pareil ordre va bien au cœur généreux du capitaine Hamelin, lui qui déjà brûle d'en venir aux mains avec l'adversaire que le sort lui présente !

Deux heures. La Vénus et *le Victor*, favorisés par une belle brise de S.-E., cinglent chargés de voiles vers le bâtiment ennemi. Cependant Hamelin regrette cent soixante hommes de son équipage, bien instruits, bien disciplinés, que le gouverneur a retenus à terre. Il a fallu les remplacer par des étrangers, des hommes de couleur, des matelots en subsistance, des dos blancs, marins improvisés; mais le capitaine de *la Vénus* espère dissimuler à l'ennemi cette composition de son équipage actuel. Il place ses meilleurs hommes à la batterie, et sous ses yeux, les nouveaux venus, à défaut des matelots d'élite gardés par lui précieusement depuis quatre ans pour un jour de combat. L'état-major est excellent, capable de faire également bien servir le feu et la manœuvre. Le lieutenant en pied, Ducrest de Villeneuve (1), officier du plus grand mérite, a son poste sur le gaillard d'avant, avec l'enseigne de vaisseau Roquefeuille; la batterie est commandée par le lieutenant de vaisseau Longueville, ayant sous ses ordres le lieutenant d'artillerie Heudes et l'enseigne de vaisseau Dieudonné; les enseignes Mauclerc et Viellard sont sur le gaillard d'arrière. Les aspirants sont pleins de zèle et de dévouement, et le capitaine peut compter sur les cent cinquante hommes de son ancien et vaillant équipage. Chacun est à son poste de combat, chacun est prêt à vaincre ou à mourir pour la France.

Neuf heures trois quarts. On voit distinctement la frégate ennemie, — car c'est bien une frégate, — chassée devant *la Vénus* qui la poursuit avec toute la vitesse d'une marche supérieure.

« Ciel ! je te rends grâce, se dit l'intrépide » Hamelin, puisque tu n'as pas permis qu'à la » faveur de la nuit elle échappât à ma vue. Dussé-» je y périr, elle sera prise ! J'entends nos gens » crier : *Vive l'Empereur !* C'est d'un bon augure; » ils ont confiance en moi, je vais la légitimer !

» Je me suis dit souvent qu'il y a peu de mérite » à réussir, quand on a tout ce qu'il faut pour » cela. C'est aujourd'hui qu'il faut que je m'ap-» plique cet adage, c'est cette nuit qu'il faut » combattre et vaincre avec des hommes de tou-» tes les couleurs que je n'ai pas l'avantage de » connaître.

» Relisons la lettre dont m'honora S. M. I. et R. » avant mon départ de France. Elle sera sur moi » pendant l'action. » O Napoléon ! tu savais enfanter des prodiges !

Minuit. On distingue les feux de la frégate ennemie; elle approche malgré elle, semblable à ces animaux qui veulent en vain se soustraire à la fascination magnétique du reptile prêt à les dévorer. Hamelin vient de visiter la batterie de *la Vénus;* elle est magnifique; tout le monde paraît y partager la noble impatience du chef, tous les cœurs sont électrisés. Officiers, aspirants, canonniers, chacun se promet de rivaliser de courage. Le temps écoulé depuis le départ a été utilement mis à profit : les hommes les moins expérimentés sont préparés à la lutte qui va s'engager.

Le vent est toujours au S.-E. variable à l'E.-S.-E.; belle brise pour manœuvrer. Hamelin veut commencer l'engagement de très-près, afin de réduire promptement son ennemi. Mais celui-ci prend toujours chasse sur Saint-Denis, où des forces anglaises bien supérieures sont prêtes à sortir pour le protéger. Il faut tâcher de le faire amener avant qu'il parvienne au mouillage. La terre n'est plus qu'à trois lieues de *la Vénus*. Dégagée des nuages qui la voilaient, la lune est brillante. Va-t-elle éclairer le succès de nos braves?... *Le Victor* ne paraît pas, il n'a pu suivre sa conserve, elle marche si vite! « Tant mieux, se dit dans » son noble égoïsme le vaillant capitaine Hame-» lin; j'aurai vaincu, j'espère, quand il arrivera. »

Une heure. L'ennemi est à portée de canon de *la Vénus*. Quel silence ! quelle anxiété dans tous les cœurs! on n'entend que le cri des poulies ou le sifflet aigu du maître d'équipage... « Cargue les basses voiles et les perroquets! Gouverne dessus! »

Encore vingt minutes. Voici l'ennemi! *la Vénus* est à portée de fusil, sous le vent à lui. Feu! Elle lui envoie sa volée de babord; il riposte par une artillerie bien nourrie et par une forte fusillade, mais sans diminuer de voilure, sans cesser de manœuvrer pour gagner la terre dont il s'approche toujours. *La Vénus* revire de bord dans le bossoir de tribord de l'anglais, passe par derrière et lui lâche sa volée de tribord; elle revire de nouveau dans son bossoir de babord, et le combat de très-près par tribord. La lutte continue ainsi pendant trois heures; les deux athlètes se disputant l'avantage du vent où se trouve le mouillage de Saint-Denis, que l'ennemi cherche à atteindre. On dirait deux lions rugissants, dont l'un mord et se défend, en fuyant son aggresseur plus acharné, qui tourne et retourne autour de lui, l'étreint, le déchire de ses dents meurtrières.

Quel spectacle offre un instant la batterie de *la Vénus !* hommes de toute couleur, de toute profession, étrangers à cette terrible péripétie, sont d'abord assourdis par le bruit retentissant du tonnerre qui gronde par la bouche des canons; glacés d'épouvante à la vue du sang qui ruisselle et se fige sous leurs pas chancelants, à la vue de ces braves et infortunés Heudes et Dieudonné et de leurs compagnons renversés, déchirés, broyés par la mitraille. Mais l'énergie des officiers, mais le roulement

(1) Aujourd'hui contre-amiral, préfet maritime à Lorient.

Digitized by Google

du tambour qui bat la charge, mais ce cri magique : « *Vive l'Empereur* ! » les ranime, retrempe leur courage abattu, les familiarise avec la mort qu'ils ne redoutent plus, les aguerrit à l'égal des anciens du bord, dont ils partagent la noble ardeur.

Par la vivacité de ses mouvements, du feu de son artillerie et de sa mousqueterie, l'ennemi paraît mieux armé que *la Vénus*, car il manœuvre, combat, et fait la fusillade en même temps; tandis qu'Hamelin, malgré le zèle des officiers Longueville, Viellard et Mauclerc, est obligé pour brasser, d'appeler ses canonniers, lesquels se multiplient à force de courage et d'activité. Pourtant il ne doute pas qu'avant le retour du soleil sur l'horizon, la frégate anglaise n'ait amené pour *la Vénus*

Quatre heures. Elle combat de très-près l'ennemi à babord; pour le suivre, elle est obligée de garder basses voiles, huniers et perroquets. La brise souffle violemment, le mât d'artimon et les mâts de hune de *la Vénus* craquent et tombent le long du bord, à babord. Sa batterie engagée de l'avant à l'arrière par la mâture, les cordages, les voiles, va la trahir; l'ennemi va profiter de la nullité des moyens de défense de *la Vénus*, s'il est maître en stratégie navale, comme un Lhermitte ou un Lucas, ces habiles capitaines.

Le feu de l'anglais continue avec plus d'ardeur. Hamelin appelle à l'abordage, dans le dessein d'y faire monter l'équipage ennemi, et de le détourner ainsi de sa batterie. Cette prévision se réalise; en passant à sa poupe, à demi-longueur de frégate, *la Vénus* fait sur son adversaire un feu très-vif de mousqueterie, lui lâche sa volée de tribord chargée à mitraille, et continue à le foudroyer par tribord, à une encâblure.

Quatre heures et quart. La frégate ennemie est démâtée de ses deux mâts de hune, qui s'abattent le long de son bord à babord, et la mettent dans l'état où était *la Vénus* quelques instants auparavant. Aux cris de Vive l'Empereur! la frégate française redouble sur l'anglais, dont la batterie de babord est engagée et ne tire qu'à intervalles de plus en plus rares.

Cinq heures. Son silence et la disparition de ses feux annoncent qu'il est amené.

L'air retentit des cris mille fois répétés de Vive l'Empereur!

Honneur au brave Hamelin! honneur à ses vaillants officiers, à son intrépide équipage!

La Vénus appelle par des fusées *le Victor* qui doit bientôt la rejoindre. Au point du jour, il est à trois quarts de lieue de la frégate. Le brave capitaine Maurice, commandant de la corvette, témoigne à Hamelin le regret de n'avoir pu prendre part à l'action. « Pends-toi, brave Crillon! » Il reçoit l'ordre d'aller demander le nom de la prise et de rallier avec elle. Un officier vient dire que c'est la frégate *le Ceylan* de vingt-huit canons de 18, douze caronades de 36, et deux obusiers, commandée par le capitaine Gordon, armée de trois cent quatre-vingts hommes dont cent trente soldats, allant de Madras à l'île Bonaparte, ayant à bord le lieutenant-général Abercombie, un nombreux état-major d'armée, le major du génie Maxwell, plusieurs officiers d'infanterie, le payeur et la caisse de l'armée.

La Vénus travaille à frapper des balancines sur sa grand'vergue, dont la voile est seule en état de servir; la misaine criblée est en lambeaux. Le lieutenant Ducrest de Villeneuve, qui pendant l'action a secondé si efficacement son capitaine, va prendre le commandement du *Ceylan;* il a pour officiers les aspirants Poupel et Hamelin.

La Vénus reçoit à son bord le général Abercombie, le capitaine Gordon, le major Maxwell et quinze officiers, puis elle fait route pour s'écarter de la terre. *Le Victor* remorque *le Ceylan.*

L'hymne de la victoire retentit encore à bord de *la Vénus*. Une division de trois bâtiments de guerre anglais, partie de la baie de Saint-Paul, attirée par le bruit du canon, s'avance sous toutes voiles, avec belle brise, vers le vainqueur mutilé. Voici la frégate *la Bodicea* et les corvettes *l'Alter* et *le Stanch*. Voilà, un peu plus loin, un vaisseau de la Compagnie, armé en guerre; il marche à leur suite

Sans mâts de hune et sans mât d'artimon, sous ses deux basses voiles, avec un équipage incomplet, *la Vénus* ne peut, malgré le courage éprouvé des officiers et des marins, manquer de tomber au pouvoir de l'ennemi, qui a sur elle l'avantage du nombre.

Hamelin appelle *le Victor*, lui ordonne de prendre chasse sous son allure avantageuse, de faire route pour le port Napoléon, et de rendre compte au capitaine général de la position de *la Vénus*.

Pour faciliter la fuite du *Victor*, la frégate oriente à bord opposé à lui et va attaquer la division ennemie.

Cinq heures. La Vénus commence à demi-portée de canon, avec *la Bodicea*, un duel inégal. Elle combat vergue à vergue, et cède enfin quand le salut du *Victor* lui paraît assuré..... Dans ce glorieux revers, état-major et équipage, chacun a également bien fait son devoir à bord de *la Vénus*, chacun a bien mérité du pays.

« Malheureusement cette action, la plus éclatante de toutes celles qui viennent d'avoir lieu dans les mêmes parages (écrivait le capitaine général de Caen au ministre), n'a pas été couronnée de tout le succès auquel le capitaine Hamelin avait droit de prétendre. »

Mais, consolez-vous, braves de *la Vénus!* Dans cette mémorable journée, vous avez cueilli des cyprès beaux comme des lauriers.

VAN TENAC.

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES

DU PREMIER VOLUME.

Introduction. — Amédée Gréhan. *Page* 1
De la navigation. — A. Gréhan. 1
Le mousse. — F. Jacques. 4
L'abordage. — Ed. Corbière. 5
Le navire. — Chevalier. 10
Coup d'œil sur l'hygiène navale. — Forget. 12
Des grands hommes de mer français. — Lemansois. 15
Les Antilles. — Levilloux, créole. 16
Croquis sur Jean Bart. — A. Jal. 20
Les pontons d'Angleterre. — Ed. Corbière. 22
La Gaule maritime. — Henri Martin. 26
La caronade. — P. Luco. 30
Le matelot. — A. Jal. 32
Pêches. — M. Raymond. 36
Abattage. — L. C. 38
Aventuriers français. — H. Demolière. 42
Gardes-pêche. — F. Girard. 45
La poste aux choux. — A. Jal. 46
Hygiène navale; la mer. — Forget. 48
Une croisière en 1812. — F. Girard. 50
Ris pris dans les huniers. — Luco. 53
Prière du matelot. — Chateaubriand. 54
Les Pavillons. 55
Scènes maritimes. — Ed. Corbière. 59
Bougainville. — Lemansois. 61
Zoologie; la baleine franche. 63
Premier vaisseau français. 67
Hygiène navale; du navire. — Forget. 68
Naufrage sur la côte d'Afrique. 71
Vaisseau-école. — A. Jal. 74
Le mal de mer. — Forget. 78
Jacques Cartier. — Comte d'Augier. 81
Le feu à bord. — Ed. Bouet. 82
Pêche de la baleine. 84
O-Taïti. — R.-P. Lesson. 86
La Gaule maritime. — H. Martin. 88
Les filets d'abordage. 92
Mise à l'eau d'un navire. — F. Girard. 94
Tourville. — Ch. Lemansois-Dupres. 95
Le Havre-de-Grâce. — J. Morient. 100
Un duel sur l'eau. — Paul Féval. 103
Naufrage sur la côte d'Afrique. 108
La Martinique. — F. G. 112
Marques distinctives des navires du commerce, et pavillon tricolore. — A. Jal. 113
Machine à mâter de Brest. — P. Luco. *Page* 121
Scènes maritimes. — F. Girard. 122
Brisants. — Ed. Corbière. 130
Pêche de la baleine. 131
Marseille. — A. Lardier. 136
Une légende de l'île des Saints. — A. Gréhan. 140
Promenade maritime du Havre à Morlaix. — Ed. Corbière. 142
Un homme à la mer. — Ed. Bouet. 147
Voyage au Pérou. 148
Arrimage des vaisseaux. — P. Luco. 151
Un orage en mer. — Ed. Corbière. 154
Stations maritimes. — A. Gréhan. 155
Histoire de la compagnie des Indes. — L. Lefebvre. 161
Le Mont-Saint-Michel. — F. Girard. 162
Calais. — A. G. 168
Berthe la marécieuse. — F. Girard. 170
Flibustiers. — Demolière. 186
La cale couverte. — P. Luco. 189
Le Somnambule. — A. G 190
Une campagne de La Pérouse. — J. T. Parisot. 192
Le matelot. — E. Sue. 195
Havre. — J. Morient. 196
Chaudière d'un vaisseau de ligne. — Ed. Corbière. 201
Expédition de l'amiral Linois. 203
Supplice de la cale. — F. G. 206
La journée du matelot. — A. Jal. 208
Le Scorbut. — Adolphe Delaville. 211
La pêche du hareng. — Delasize. 214
La Gaule maritime. — H. Martin. 217
Le cabestan. — P. Luco. 221
Du Couëdic. Combat de *la Surveillante* et du *Québec*. — Delasize. 222
Progrès récents de la navigation à vapeur. — Edouard Corbière. 225
La canonnière 93. — Ed. Corbière. 47
Le matelot fanatique. 30
Habitacle. — P. Luco. 32
Gravelines. 33
Expédition de l'amiral Ganteaume. 34
Alger. 39
Un choc en mer. 244
La Martinique. — J.-J.-A. Souty. 16
Ornithologie maritime: le plongeon. 249
Incendie du *Kent*. — A. Delrieu. 250

Digitized by Google

FRANCE MARITIME.

Prisons d'Angleterre; évasion. — F. Girard. *Page* 252
La goëlette *l'Industrie*. — Delasize. 262
Madame Denoyer. — Delasize. 264
De la marine sous l'empire. 267
De Suffren. — T. F. B. Hennequin. 270
Naufrage des 78 pêcheurs de la Teste. — A. Gréhan. 276
Expédition de l'amiral Linois (suite et fin); combat du détroit de Gibraltar. 277
Tatouage dans les prisons d'Angleterre. — Ed. Corbière. 280
Decrès. 282
De la rudesse proverbiale des marins. — Ed. Corbière. 284
Un voyage à Canton. 286
Les nègres de la Guadeloupe. 287
Terre-Neuve et ses dépendances.
1re partie. — Etablissements français sur les côtes de l'Amérique du Nord. — Jules Dupont. 289
2e partie. — Pêche de la morue. — L. 292
Affaire de la canonnière *la Chiffonne*. — Vérusmor. 294
L'amiral le Hédois. — Le même. 295
Pêche d'une ancre du vaisseau de La Pérouse. — De Sainson. 296
Un poste de douaniers. — Van Tenac. 305
Yport. — A. Delasize. 307
Tour de Lorient. — Vérusmor. 309
Une vengeance de forçat. — T. 310
La Pointe d'Audierne. — Vérusmor. 315
La Preneuse.— L. Garneray. 316
Aventures d'un marin de la garde. — H. Ducor. 322
Un voleur à bord. — A. Bouet. *Page* 326
La ville et le port de Toulon. 328
Première course de Surcouf. — L. Garneray. 335
Le branle-bas de combat. — A. Jal. 338
Un épisode du blocus continental. — Léon Goulan. 341
Combat du *Santo-Domingo*. — J.-F.-G. Hennequin. 349
Souvenirs d'un voyage sur mer. — A. Lefèvre. 352
L'amiral Collet. — A. Jal. 356
Combat du *Mars* contre *le Northumberland*. — L. Chevalier. 358
Voyage à la Martinique. — L. de Meynard. 360
De Winter. — J.-F.-G. Hennequin. 365
Expédition des Anglais sur l'Escaut. — Fulgence Girard. 366
Abandon du *Saint-Valentin*. — Ch. de Farge. 369
Rochefort — Van Tenac. 371
Combat du corsaire *le Quinola* contre la corvette *Morning-Star*. — P. Luco. 375
La citadelle de Port-Louis. — A. Gréhan. 381
Capture de deux corsaires par la frégate *la Justice*. — Vérusmor. 382
Gouffre de Bélangenest. — Le même. 384
Jean Gution. — Hte. Viault. 385
Droit de bris. — Vérusmor. 389
Côtes de Normandie. — Robin. 393
Cataractes du Félou. — E. Bouet. 395
Amiral d'Amboise. — A. Gréhan. 400
Combat de *la Vénus* et du *Ceylan*. — Van Tenac. 402

Digitized by Google

TABLE DES PLANCHES DU TOME PREMIER.

Frontispice. *Page* 1
Abordage de l'*Amphitrite*. 5
Pontons Anglais. 22
Différents Bâtiments de la Méditerranée. 26
Le Matelot. 32
Abattage et ancienne caronade de 12. 38
Affaire du cutter l'*Ecureuil*, de Granville. 46
Prendre un ris. 53
Bougainville et vaisseau de 74 désarmé. 61
Naufrage à la côte d'Afrique. 71
Vaisseau-école de Brest. 74
Pêche de la baleine. 84
Tourville et mise à l'eau. 94
Panorama du Havre. 100
Mâture de Brest. 121
Marseille. 136
Un homme à la mer. 147
Un orage en mer. 154
Le Mont-Saint-Michel. 162
Calais. 168
Berthe la Maréieuse. 183
La Cale couverte et la Somnambule. 189
Portrait de La Pérouse et *fac simile*. 192
Entrée du port du Havre. 196
Supplice de la cale. 206
Pêche du hareng. 214
Du Couëdic et combat de la *Surveillante* et du *Québec*. 222
La Chaloupe canonnière, N° 93. 227
Gravelines. 233
Alger. 239
Saint-Pierre-Martinique. *Page*
Incendie du *Kent*. [illegible]
Vaisseau monté par le capitaine Cook dans son dernier voyage. 262
Portrait de Suffren et l'*Affronteur*. 270
Naufrage des 78 pêcheurs de la Teste. 275
Portrait de Decrès, et Decrès, port, une remorque. 282
Pêche à la morue. 292
La chaloupe de l'*Astrolabe* pêchant une des ancres de La Pérouse. 293
Poste des Douaniers. 3[illegible]
Affaire de *la Preneuse*. [illegible]
Chaloupe de pêcheurs majorquins enlevée par des prisonniers. 322
Vue de Toulon. 328
Le branle-bas de combat. 338
Le vice-amiral Leyssègues et combat de Santo-Domingo. 349
Prise du *Northumberland* par le *Mars* (1724). 358
Le vice-amiral de Winter et bataille du 11 octobre 1797. 365
Abandon du *Saint-Valentin*. 3[illegible]9
Rochefort, préfecture maritime. 371
Combat du lougre *le Quinola* contre le *Morning-Star*. 375
Vue de la citadelle de Port-Louis. 381
Felouque montée par le duc de Guise (1647). 385
Côtes de Normandie. 393
Comte d'Amboise, amiral de France. 400
Combat de *la Vénus* contre *Ceylan*, le 17 septembre 1809. 402

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

WINGO BOOKS
3907 W Street N.W.
Washington 7, D.C.

Digitized by Google